

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 décembre 2012

PROJET DE LOI

**portant diverses mesures
pour la lutte contre la piraterie maritime,
concernant des matières visées
à l'article 78 de la Constitution**

PROJET DE LOI

**portant diverses mesures
pour la lutte contre la piraterie maritime,
concernant des matières visées
à l'article 77 de la Constitution**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INTÉRIEUR, DES AFFAIRES GÉNÉRALES ET DE LA
FONCTION PUBLIQUE
PAR

MM. **Bart SOMERS** ET **Frank WILRYCX****SOMMAIRE****Pages**

I. Exposés introductifs	3
II. Discussion générale	8
III. Discussion des articles et votes	31

Documents précédents:

Doc 53 **2509/ (2012/2013):**

001: Projet de loi.

Voir aussi:

003: Texte corrigé par la commission.

Doc 53 **2510/ (2012/2013):**

001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 december 2012

WETSONTWERP

**houdende diverse maatregelen
voor de bestrijding van maritieme piraterij
betreffende aangelegenheden als bedoeld
door artikel 78 van de Grondwet**

WETSONTWERP

**houdende diverse maatregelen
voor de bestrijding van maritieme piraterij
betreffende aangelegenheden als bedoeld
door artikel 77 van de Grondwet**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BINNENLANDSE ZAKEN, DE ALGEMENE
ZAKEN EN HET OPENBAAR AMBT
UITGEBRACHT DOOR

DE HEREN **Bart SOMERS** EN **Frank WILRYCX****INHOUD****Blz.**

I Inleidende uiteenzettingen	3
II Algemene bespreking	8
III Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	31

Voorgaande documenten:

Doc 53 **2509/ (2012/2013):**

001: Wetsontwerp.

Zie ook:

003: Tekst verbeterd door de commissie.

Doc 53 **2510/ (2012/2013):**

001: Wetsontwerp.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Siegfried Bracke

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Siegfried Bracke, Koenraad Degroote, Jan Van Esbroeck, Ben Weyts
PS	Laurent Devin, André Frédéric, Mohammed Jabour, Eric Thiébaud
MR	Denis Ducarme, Jacqueline Galant
CD&V	Michel Doomst, Bercy Slegers
sp.a	Peter Vanvelthoven
Ecolo-Groen	Eric Jadot
Open Vld	Bart Somers
VB	Filip De Man
cdH	Marie-Martine Schyns

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Daphné Dumery, Theo Francken, Bert Maertens, Sarah Smeyers, Kristien Van Vaerenbergh
Philippe Blanchart, Alain Mathot, Patrick Moriau, Özlem Özen
Corinne De Permentier, Luc Gustin, Marie-Christine Marghem
Nahima Lanjri, Jef Van den Bergh, Inge Vervotte
Karin Temmerman
Kristof Calvo, Fouad Lahssaini
Carina Van Cauter, Frank Wilrycx
Peter Logghe, Tanguy Veys
Josy Arens, Christian Brotcome

C. — Membre sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigd lid:

MLD	Laurent Louis
-----	---------------

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ces projets de loi joints au cours de ses réunions des 12 et 18 décembre 2012.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord

— *Le phénomène de la "Piraterie"*

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord, explique que, depuis fin 2008, la piraterie maritime a pris des proportions dramatiques, essentiellement dans le Golfe d'Aden, en Mer d'Arabie et dans l'Océan indien. Elle est le fait de pirates somaliens et de pirates opérant à partir de ce pays.

Faisant preuve d'une violence et d'une audace extrêmes, les pirates attaquent des navires de commerce à l'aide d'armes lourdes et automatiques. Les pirates opèrent à des centaines de miles de la côte, où ils disposent de navires ravitailleurs. Ils prennent des navires et l'équipage en otage pour obtenir une rançon. Leur but peut aussi être de voler la cargaison, l'équipement du navire ou des effets personnels des membres de l'équipage.

Ces actions peuvent durer des jours, des mois, voire des années. Ils peuvent ainsi prendre le contrôle d'un navire pendant une longue période pour leur permettre de transférer le pétrole vers un autre navire. De plus en plus d'attaques s'accompagnent d'une violence excessive, même si elle n'a pas lieu d'être et si l'équipage coopère. Le récit de l'équipage du Pompéi et les actes criminels de nature physique et psychique qu'il a dû subir ne peuvent laisser personne indifférent. Force est de constater que des armes de plus en plus lourdes sont utilisées de plus en plus souvent.

La recrudescence de la piraterie constitue indéniablement une menace pour:

— le programme d'aide alimentaire mondiale à la Somalie;

— la sécurité et le bien-être de l'équipage des navires, en raison des actes de violence grave et des prises d'otages quelquefois prolongées;

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de voorliggende samengevoegde wetsontwerpen besproken tijdens haar vergaderingen van 12 en 18 december 2012.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee

— *Het fenomeen "Piraterij"*

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee legt uit dat er vanaf eind 2008 een dramatische toename is geweest van maritieme piraterij, vooral in de Golf van Aden, de Arabische Zee en de Indische Oceaan, door piraten die hun land en uitvalsbasis hebben in Somalië.

Piraten vallen met zwaar en driest geweld, met gebruik van zware en automatische wapens, koopvaardijschepen aan. De aanvallen gebeuren tot honderden mijlen van de kust, waar de piraten moederschepen inzetten. Zij gijzelen schepen en de bemanning om losgeld te bekomen. Ze kunnen er ook op gericht zijn om vracht, uitrusting van het schip of persoonlijke bezittingen van de bemanningsleden te stelen.

Deze acties kunnen dagen, maanden, tot zelfs jaren duren. Zo is het geweten dat de controle over een schip voor lange tijd kan worden overgenomen om toe te laten de olie over te pompen naar een ander schip. Meer en meer aanvallen gebeuren met overdreven geweld, zelfs als daartoe geen aanleiding bestaat en de bemanning meewerkt. Het verhaal van de bemanning van de Pompeï en de criminele handelingen van fysieke en psychische aard die zij hebben moeten ondergaan kan niemand onberoerd laten. Meer en meer wordt vastgesteld dat er zwaardere wapens gebruikt worden.

De toenemende piraterij vormt ontegensprekelijk een bedreiging voor:

— het wereldvoedselhulp programma voor Somalië;

— de veiligheid en het welzijn van de bemanning van schepen als gevolg van het zwaar geweld en de soms langdurige gijzelingen;

— la sécurité des routes maritimes, qui sont essentielles pour le commerce mondial et la prospérité de la Belgique, et

— la valeur de la flotte marchande belge pour l'économie belge.

— *Les mesures internationales contre la piraterie dans les eaux territoriales au large de la Somalie*

La communauté internationale a pris plusieurs initiatives pour lutter contre la recrudescence de la piraterie dans les eaux côtières somaliennes.

Des États collaborent avec les Nations unies. Différents groupes de travail traitent différents aspects de la piraterie. Le Conseil de sécurité a adopté des résolutions créant un fondement légal international autorisant une action internationale dans la zone.

Plusieurs États envoient des navires de guerre dans la zone, notamment dans le cadre de l'OTAN ou dans le cadre de la mission ATALANTA, l'action de l'Union européenne. Des systèmes de collecte et de diffusion d'informations sur les activités des pirates ont été mis au point. Les navires peuvent informer volontairement un centre de sécurité militaire de leur passage, des navires de guerre patrouillent dans la zone, surveillent des corridors, escortent des convois et assistent des navires qui sont attaqués ou pris en otage.

À la demande des armateurs, certains États embarquent des équipes de sécurité militaires armées (*Vessel Protection Detachment* — les VDP) sur les navires naviguant dans la zone à risques. Certains pays disposent de bases à cet effet dans la zone.

L'industrie a pris des mesures au niveau du planning et des opérations des bateaux naviguant dans des zones à risques, en vue de prévenir les attaques et de réagir de façon adéquate à ces attaques (les "*Best Management Practices*"), qui sont soutenues par l'Organisation maritime internationale (OMI).

Il est de plus en plus recouru aux services d'entreprises de sécurité armées à bord des navires.

Les États coopèrent également dans le cadre de l'OMI, qui a notamment pris les initiatives suivantes:

— le renforcement de la coopération régionale dans la région et de la capacité des pays concernés à lutter contre la piraterie en matière de garde côtière, de pour-

— de la sécurité des routes maritimes, qui sont essentielles pour le commerce mondial et la prospérité de la Belgique, et

— la valeur de la flotte marchande belge pour l'économie belge.

— *De internationale maatregelen tegen piraterij in de wateren voor de kust van Somalië*

De internationale gemeenschap heeft verschillende initiatieven genomen om de toenemende piraterij in de wateren voor de kust van Somalië te bestrijden.

Staten werken samen in de Verenigde Naties. Verschillende werkgroepen behandelen diverse aspecten van piraterij. De Veiligheidsraad heeft door middel van resoluties een internationale rechtsgrond gecreëerd voor internationale actie in de zone.

Verschillende Staten zenden oorlogsschepen naar de zone, onder meer ook in het kader van de NATO of in het kader van ATALANTA, de actie van de EU. Systemen werden opgezet voor het verzamelen en verspreiden van informatie over activiteiten van piraten. Schepen kunnen hun doorvaart vrijwillig melden aan een militair veiligheidscentrum, oorlogsschepen patrouilleren in de zone, bewaken corridors, escorteren konvooien en verlenen bijstand aan schepen die worden aangevallen of gegijzeld zijn.

Sommige Staten plaatsen, op vraag van de reders, gewapende militaire beschermingsteams (*Vessel Protection Detachment* — de zgn. VDP's) aan boord van schepen die door de risicogebieden varen. Sommige landen hebben daartoe basissen in de zone.

De industrie heeft maatregelen genomen op het vlak van de planning en operaties van schepen die door risicogebieden varen, met het oog op de preventie van aanvallen en adequate reactie op die aanvallen (de zogenaamde "*Best Management Practices*") die ondersteund worden door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Er wordt in toenemende mate een beroep gedaan op private gewapende veiligheidsondernemingen aan boord van schepen.

Staten werken ook samen in het kader van de IMO, die onder meer de volgende initiatieven heeft genomen:

— de versterking van de regionale samenwerking in het gebied en van de capaciteit van de betrokken landen voor de bestrijding van piraterij op het gebied van de

suite et de sanction de la piraterie (le “*Djibouti Code of Conduct*”);

— la promotion, au niveau mondial, de législations nationales adaptées afin de pouvoir poursuivre la piraterie;

— la confirmation et la promotion de l’application des “*Best Management Practices*” (BMP) susmentionnées;

— les lignes directrices pour le recours à des entreprises de sécurité maritimes privées.

— *Les mesures belges*

Le gouvernement belge a lui aussi pris plusieurs mesures visant à lutter contre la piraterie maritime et à protéger les navires belges.

En 2009, un cadre légal a été mis en place réglant l’intervention des vaisseaux militaires dans la zone en question. Une frégate belge a déjà participé à deux reprises à des missions dans cette zone et y effectue actuellement sa troisième mission.

Par ailleurs, une base juridique solide a été prévue pour la poursuite de la piraterie en Belgique, particulièrement pour les cas où des intérêts belges sont concernés. Cela a déjà permis de poursuivre et de condamner en Belgique un pirate qui était impliqué dans la prise en otage du navire belge le *Pompéi*; un deuxième suspect est actuellement poursuivi.

En 2010, le gouvernement a également pris la décision de mettre à la disposition des armateurs des équipes militaires (VPD) pouvant intervenir à bord de navires battant pavillon belge en vue de protéger ceux-ci contre la piraterie.

— *Objectifs des projets de loi à l’examen*

Les mesures actuellement proposées complètent, en phase avec les développements internationaux, l’ensemble de mesures visant à lutter contre la piraterie maritime. La pratique a démontré l’efficacité d’une surveillance armée à bord des navires. Le recours à des équipes militaires belges de protection à bord des navires se heurte toutefois à des difficultés de nature tant logistique que financière. Dans le droit fil des développements internationaux, le gouvernement a dès lors décidé de proposer un cadre légal afin de permettre aux armateurs de navires battant pavillon belge de faire appel à des entreprises de sécurité maritime, autorisées

kustwacht, de vervolging en de bestrafing van piraterij (de zgn. “*Djibouti Code of Conduct*”);

— de bevordering wereldwijd van aangepaste nationale wetgevingen om piraterij te kunnen vervolgen;

— de bevestiging en bevordering van de toepassing van de bovenvermelde “*Best Management Practices*” (BMP);

— de richtsnoeren voor het beroep op private maritieme veiligheidsondernemingen.

— *De Belgische maatregelen*

Ook de Belgische regering heeft maatregelen genomen om de maritieme piraterij te bestrijden en de Belgische schepen te beschermen.

In 2009 is een wettelijk kader geschapen dat het optreden van militaire schepen in het betrokken gebied regelt. Een Belgisch fregat heeft al tweemaal deelgenomen aan opdrachten in dat gebied en voert er thans zijn derde opdracht uit.

Er is in een solide rechtsgrond voorzien voor de vervolging van de zeepiraterij in België, in het bijzonder voor de gevallen waarin Belgische belangen op het spel staan. Dat heeft al de mogelijkheid geboden in België een piraat te vervolgen en te veroordelen die betrokken was bij de gijzelneming van het Belgisch schip *De Pompei*. Een tweede verdachte wordt momenteel vervolgd.

De regering heeft in 2010 ook beslist militaire teams (VPD) die kunnen optreden aan boord van schepen die onder Belgische vlag varen ter beschikking te stellen van de reders, met de bedoeling die schepen te beschermen tegen piraterij.

— *Doelstellingen van de voorliggende wetsontwerpen*

De voorgestelde maatregelen sluiten aan bij de internationale ontwikkelingen en vullen de maatregelen ter bestrijding van de maritieme piraterij aan. De praktijk heeft aangetoond dat gewapend toezicht aan boord van de schepen doeltreffend is. Het beroep op Belgische militaire beschermingsteams aan boord van de schepen doet echter moeilijkheden van zowel logistieke als financiële aard rijzen. De regering heeft dan ook, aansluitend op de internationale ontwikkelingen, beslist een wettelijk raamwerk voor te stellen om de reders wier schepen onder Belgische vlag varen de mogelijkheid te bieden een beroep te doen op maritieme

par l'État belge à protéger les navires présents dans les zones déterminées contre la piraterie maritime.

La mesure proposée se fonde sur une série de principes importants:

1) Le recours à des entreprises de sécurité maritime n'est autorisée que dans les zones définies par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres. Le Conseil des Ministres a approuvé un projet d'arrêté royal désignant les eaux au large de la côte somalienne.

2) L'entreprise de sécurité maritime doit être autorisée par l'État belge, ce qui permet de contrôler la qualité de l'entreprise, de son personnel et de ses missions.

3) L'armateur doit procéder à une analyse de risque (ceci fait partie des BMP).

4) Le capitaine et le propriétaire appliquent les "Best Management Practices".

5) La surveillance armée est en principe censée être de nature préventive, le recours graduel à la violence faisant l'objet d'un règlement strict.

6) L'entreprise doit respecter la législation étrangère dans le cadre de ses missions, notamment la législation étrangère applicable à l'utilisation d'armes (lors de l'embarcation d'armes dans les ports étrangers).

7) Les responsabilités de l'équipe de sécurité maritime et du capitaine, qui conserve l'autorité sur tous les actes effectués à bord, sont clairement définies.

8) L'État belge est informé sur chaque mission et sur tous les incidents survenus de sorte qu'il puisse prendre, si nécessaire, à travers la cellule de crise, les mesures qui s'imposent.

L'application de la mesure proposée est limitée dans le temps, à savoir jusqu'au 31 décembre 2014. L'application peut être prolongée, après évaluation, par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres requérant une confirmation législative.

Vu l'urgence d'offrir un cadre légal pour la mobilisation d'entreprises de sécurité maritime et le temps nécessaire à la mise en œuvre de la législation concernée et de son application (autorisation des entreprises,

veiligheidsondernemingen die van de Belgische Staat de vergunning hebben gekregen de schepen die zich in de bepaalde gebieden bevinden te beschermen tegen piraterij op zee.

De voorgestelde maatregel stoelt op een aantal belangrijke principes:

1) Alleen in de bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad bepaalde gebieden mag een beroep worden gedaan op maritieme veiligheidsondernemingen. De Ministerraad heeft een ontwerp van koninklijk besluit aangenomen waarin de wateren voor de kust van Somalië zijn aangegeven.

2) De maritieme veiligheidsonderneming moet door de Belgische Staat zijn vergund. Dat biedt de mogelijkheid de kwaliteit van de onderneming, van haar personeel en van haar opdrachten te controleren.

3) De reder moet een risicoanalyse uitvoeren (dit maakt deel uit van de BMP).

4) De kapitein en de eigenaar passen de *Best Management Practices* toe.

5) Gewapend toezicht is in principe geacht preventief te zijn en voor het gradueel gebruik van geweld geldt een strikt reglement.

6) De onderneming moet in het kader van haar opdrachten de buitenlandse wetgeving in acht nemen, en onder meer de buitenlandse wetgeving inzake wapengebruik (bij het inschepen van wapens in de buitenlandse havens).

7) De verantwoordelijkheden van het maritiem veiligheidsteam en van de kapitein - alle handelingen aan boord worden nog steeds onder zijn gezag gesteld — zijn duidelijk afgebakend.

8) De Belgische Staat wordt op de hoogte gebracht van elke opdracht en van alle incidenten, zodat hij zo nodig via de crisiscel de vereiste maatregelen kan nemen.

De toepassing van de voorgestelde maatregel is beperkt in de tijd, met name tot 31 december 2014. De toepassing kan, na evaluatie, worden verlengd bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, dat bij wet moet worden bekrachtigd.

Aangezien voor het inzetten van maritieme veiligheidsondernemingen dringend een wettelijk raamwerk moet worden geboden en het uitwerken en toepassen van de betrokken wetgeving (vergunning van de onder-

formation du personnel, ...), un régime transitoire a été prévu. Par un arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres, les armateurs peuvent être autorisés à faire appel, pour un ou plusieurs voyages, à des entreprises de sécurité maritime, moyennant le respect de conditions déterminées fixées par arrêté royal.

En proposant cette mesure, le gouvernement entend offrir aux marins naviguant sur des bateaux belges une protection appropriée contre la violence et la prise d'otage, et garantir les routes commerciales maritimes internationales qui sont si importantes pour notre prospérité. La mesure proposée doit éviter que, sous la pression commerciale des affréteurs, des navires passent sous pavillon d'autres États qui ont déjà autorisé et réglementé le recours aux entreprises de sécurité maritime. Cette mesure doit même contribuer à ce que certains navires reviennent sous pavillon belge.

Les nouvelles mesures sont destinées à compléter le paquet de mesures de lutte contre la piraterie maritime. Le gouvernement continue à soutenir les autres mesures, telles que le développement d'un État de droit en Somalie, l'engagement d'équipes de protection militaires nationales et la participation à des actions militaires internationales.

B. Exposé introductif de la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances

Mme Joëlle Milquet, vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, précise que la problématique a aussi de nombreux points communs avec le domaine politique Intérieur. C'est ainsi que le chapitre 3 du projet de loi DOC 53 2509/001 contient les modifications de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. Dans le cadre de cette loi a été créée une nouvelle catégorie particulière assortie de ses propres règles, compte tenu de la spécificité des missions de sécurisation à bord de navires.

C'est ainsi qu'a été créée la catégorie des entreprises de sécurité maritime. Ces entreprises doivent disposer d'une autorisation spécifique pour les nouvelles activités. L'autorisation n'est accordée qu'aux entreprises qui ont effectué pendant deux ans des missions en matière de sécurité maritime et ont ainsi acquis l'expérience nécessaire, ou ont exercé des activités de gardiennage de manière armée depuis plus de trois ans et ont conclu un protocole de collaboration opérationnelle avec une entreprise répondant à la première option. La première

nemingen, opleiding van het personeel enzovoort) tijd vergt, is in een overgangsregeling voorzien. De reders kunnen aan de hand van een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad vergund worden om voor een of meer reizen een beroep te doen op maritieme veiligheidsondernemingen, mits het naleven van bij koninklijk besluit vastgestelde voorwaarden.

Met de voorgestelde maatregel wil de regering een passende bescherming bieden aan de zeevarenden op Belgische schepen tegen geweld en gijzeling en tevens de internationale maritieme handelsroutes die zo belangrijk zijn voor onze welvaart vrijwaren. De voorgestelde maatregel moet voorkomen dat schepen onder commerciële druk van bevrachters nog verder uitvlaggen naar ander Staten waar het gebruik van maritieme veiligheidsondernemingen reeds toegestaan en geregeld is. Deze maatregel moet er zelfs toe bijdragen dat bepaalde schepen weer invlaggen naar de Belgische vlag.

De nieuwe maatregelen dienen ter vervollediging van het pakket van maatregelen ter bestrijding van de maritiem piraterij. De regering blijft de andere maatregelen zoals de ontwikkeling van een rechtsstaat in Somalië, de inzet van nationale militaire beschermingsploegen en de deelname aan internationale militaire acties steunen.

B. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen

Mevrouw Joëlle Milquet, vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen legt uit dat de problematiek ook heel wat raakpunten heeft met het beleidsdomein Binnenlandse Zaken. Zo bevat hoofdstuk 3 van het wetsontwerp DOC 53 2509/001 de wijzigingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. In het kader van die wet werd een nieuwe bijzondere categorie met eigen regels gecreëerd, gelet op de specificiteit van de beveiligingsopdrachten aan boord van schepen.

Aldus werd de categorie van de maritieme veiligheidsondernemingen in het leven geroepen. Die ondernemingen moeten beschikken over een specifieke vergunning voor de nieuwe activiteiten. De toelating wordt slechts verleend aan die bedrijven die gedurende twee jaar opdrachten inzake maritieme veiligheid hebben uitgevoerd en zo de nodige ervaring hebben verworven, ofwel gedurende drie jaar een bewakingsactiviteit op gewapende wijze hebben uitgevoerd en een operationeel samenwerkingsprotocol hebben afgesloten met

possibilité s'applique essentiellement aux entreprises étrangères, la deuxième s'applique davantage au secteur privé du gardiennage belge.

Pour l'accomplissement de ces tâches, les entreprises de sécurité maritime privées doivent faire appel à du personnel qui doit aussi satisfaire à des exigences en matière d'expérience. Le personnel doit disposer des connaissances opérationnelles nécessaires. Le projet de loi prévoit un enregistrement et un rapportage aussi précis que possible des activités de sécurisation à bord. Il est prévu que les autorités belges doivent être informées aussi rapidement que possible d'incidents.

Enfin, des mesures d'exécution réfléchies et un régime transitoire prévoyant un temps d'évaluation ont été élaborés.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Questions des membres

M. Peter Logghe (VB) se félicite de cette initiative législative qui permet à l'armée et aux entreprises de sécurité d'intervenir d'une façon plus organisée et plus structurée contre la piraterie et les violences graves dans les régions à risque.

L'intervenant demande toutefois des éclaircissements et des explications à propos de plusieurs points. L'exposé des motifs indique par exemple que 54 incidents se sont déjà produits depuis le début 2012 (DOC 53 2509/001, p. 5). Ce nombre est élevé. Dans combien de cas des navires sous pavillon belge étaient-ils concernés?

Il est également indiqué que la mobilisation de personnel armé est extrêmement efficace pour éviter les actes de piraterie. On lit même ce qui suit dans l'exposé des motifs: *"Sur la base des résultats sur le terrain, on peut constater qu'en termes de stratégie, cette combinaison de mesures de prévention structurelles à plus long terme et de mesures de sécurisation constitue la meilleure approche pour protéger efficacement les navires de commerce en mer."* (DOC 53 2509/001, p. 7). Dispose-t-on de résultats concrets qui démontrent qu'il s'agit en effet de la meilleure approche et que celle-ci a permis d'éviter certains actes de piraterie ou de lutter contre la piraterie?

Le projet de loi instaure un régime d'autorisation pour les missions des entreprises de sécurité maritime privées. Pour tout voyage en mer qu'il organise le long des régions à risque, l'armateur ou le propriétaire d'un

een firma die voldoet aan de eerste optie. De eerste mogelijkheid is voornamelijk van toepassing op de buitenlandse ondernemingen, de tweede geldt meer voor de Belgische private bewakingssector.

Voor de uitoefening van die taken kunnen de private maritieme veiligheidsondernemingen beroep doen op personeel dat eveneens aan ervaringsvereisten moet voldoen. Het personeel moet beschikken over de nodige operationele kennis. Tevens wordt voorzien in een zo nauwkeurig mogelijke registratie en rapportering van de beveiligingsactiviteiten aan boord. De Belgische autoriteiten moeten zo snel mogelijk op de hoogte worden gebracht van incidenten.

Ten slotte is ook werk gemaakt van een weloverwogen uitvoeringsreglementering en overgangsregeling met een evaluatiemoment.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen van de leden

De heer Peter Logghe (VB) juicht het wetgevend initiatief toe, dat een meer georganiseerd en gestructureerd optreden van het leger en beveiligingsondernemingen tegen piraterij en zwaar geweld in risicovolle gebieden mogelijk maakt.

Niettemin vraagt de spreker op enkele punten om verduidelijking en toelichting. Zo wordt in de toelichting gewezen op het feit dat zich sinds het begin van 2012 reeds 54 incidenten hebben voorgedaan (DOC 53 2509/001, blz. 5). Dat is een hoog aantal. In hoeveel gevallen waren daarbij schepen onder Belgische vlag betrokken?

Ook wordt verduidelijkt dat het inzetten van gewapend personeel uitermate doeltreffend is om kapingen te voorkomen. De toelichting stelt tevens: *"Op basis van de resultaten op het terrein kan worden vastgesteld dat die combinatie van op de langere termijn en structureel gerichte preventie en beveiligingsmaatregelen strategisch de beste aanpak is om op zee de koopvaardischepen afdoend te beveiligen."* (DOC 53 2509/001, blz. 7). Zijn er concrete resultaten beschikbaar die aantonen dat het inderdaad om de beste aanpak gaat en dat op die manier bepaalde daden van piraterij zijn vermeden of bestreden?

Het wetsontwerp voert een vergunningstelsel in voor de taken van de private maritieme beveiligingsondernemingen. Per georganiseerde zeevaart langs risicovolle gebieden kan een reder of scheepseigenaar

bateau peut introduire une demande d'autorisation pour une entreprise de sécurité maritime. Dans quel délai cette autorisation sera-t-elle effectivement délivrée après la demande d'agrément? Ce délai s'exprime-t-il en semaines ou en mois? Combien d'entreprises spécialisées en sécurité maritime y a-t-il en outre en Belgique?

Plusieurs conditions doivent être remplies pour qu'une entreprise de sécurité maritime puisse intervenir contre la piraterie maritime. Par exemple, une expérience minimale est requise (DOC 53 2509/001, p. 10). Dans son avis, le Conseil d'État a émis des doutes à propos de cette condition en matière d'expérience (DOC 53 2509/001, p. 41). L'exclusion de nouvelles entreprises ou de nouvelles entreprises à créer n'est-elle pas trop stricte?

Le droit commun belge en matière de légitime défense sera d'application dans l'appréciation de l'utilisation de la force, ce qui signifie qu'une défense ne sera possible que contre des violences visant des personnes, et non des biens. Il est évident que la plupart des incidents s'accompagnent de violence physique. Mais que se passerait-il si seule la cargaison d'un navire était visée?

Le projet de loi prévoit par ailleurs un régime transitoire entre l'entrée en vigueur de la loi et celle des dispositions d'exécution. Durant cette période, on pourra accéder à une demande de recourir à une entreprise de sécurité maritime par le biais d'un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cette entreprise devra répondre à "certaines conditions" (DOC 53 2509/001, p. 11, dernier paragraphe). Les conditions de cette autorisation exceptionnelle ne sont toutefois pas spécifiées. S'agit-il des mêmes exigences en matière d'expérience, ou y a-t-il d'autres éléments qui sont également importants à cet égard?

M. Logghe constate enfin que la sous-traitance est exclue. On peut toutefois émettre l'hypothèse dans laquelle, pour une raison déterminée (lourdeur de la cargaison, risques accrus dans telle ou telle région, etc.), un appel serait fait à une entreprise étrangère qui serait agréée à l'étranger et qui répondrait aux conditions fixées par la Belgique. Pourquoi cette forme de sous-traitance n'est-elle pas permise non plus?

M. Laurent Devin (PS) remarque que les projets de loi joints à l'examen concernent des missions relevant de l'autorité de l'État et celles pouvant relever de la sécurité privée. En effet, ces textes prévoient de transférer des prérogatives de l'armée à des sociétés privées de gardiennage sur le territoire national puisque

een vergunning aanvragen voor een beveiligingsonderneming. Na hoeveel tijd na een aanvraag tot erkenning zal daadwerkelijk een vergunning worden afgeleverd? Gaat het over een grootorde van weken of van maanden? Hoeveel ondernemingen in België zijn er bovendien gespecialiseerd in maritieme beveiliging?

Opdat een beveiligingsonderneming kan optreden tegen maritieme piraterij moet aan een aantal voorwaarden zijn voldaan. Zo is er onder meer de verplichting tot een minimum aan ervaring (DOC 53 2509/001, blz. 10). De Raad van State plaatst in zijn advies vraagtekens bij die ervaringsvereiste (DOC 53 2509/001, blz. 41). Is het uitsluiten van nieuwe of nieuw op te richten ondernemingen niet al te strikt?

Het Belgische gemeenrecht inzake wettige verdediging zal van toepassing zijn bij de beoordeling van het gebruik van geweld. Dat betekent dat enkel een verdediging mogelijk is tegen het gebruik van geweld ten aanzien van personen, en niet van goederen. Uiteraard gaan de meeste incidenten gepaard met fysiek geweld. Maar wat indien enkel de vracht van een schip gevisceerd wordt?

Het wetsontwerp voorziet tevens in een overgangsregeling tussen de inwerkingtreding van de wet en de inwerkingtreding van de uitvoeringsbepalingen. In die periode kan aan de hand van een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit het verzoek om een beroep te doen op een maritieme veiligheidsonderneming worden ingewilligd. Die onderneming moet voldoen aan "bepaalde voorwaarden" (DOC 53 2509/001, blz. 11, laatste paragraaf). De voorwaarden voor die uitzonderlijke toestemming worden echter niet gespecificeerd. Gaat het om dezelfde ervaringsvereisten, of zijn er nog andere elementen van belang?

Ten slotte stelt de heer Logghe vast dat de onderaanneming wordt uitgesloten. Men kan zich evenwel de hypothese voorstellen dat om een bepaalde reden (zwaarte van het transport, toenemende risico's in een welbepaald gebied, enz.) een beroep wordt gedaan op een buitenlandse onderneming die in het buitenland vergund is en aan de in België opgelegde voorwaarden voldoet. Waarom is ook die vorm van onderaanneming niet toegestaan?

De heer Laurent Devin (PS) merkt op dat de ter bespreking voorliggende samengevoegde wetsontwerpen betrekking hebben op taken waarvoor de Staat bevoegd is en taken die onder de privéveiligheid kunnen ressorteren. Die teksten voorzien er immers in dat prerogatieven van het leger op het nationale grondgebied worden

les bateaux battant pavillon belge sont considérés comme faisant partie du territoire national. De plus, ils confèrent des prérogatives judiciaires au commandant de ces navires. L'intervenant constate par conséquent que la portée des projets de loi est loin d'être anodine. Il convient par conséquent d'en mesurer les tenants et les aboutissants.

Il est évident que la sécurité des bateaux battant pavillon belge doit être assurée et que la zone à couvrir à savoir, le Golfe d'Aden, est trop large pour que l'opération ATALANTA puisse garantir cette sécurité partout. Dès lors, le groupe auquel l'intervenant appartient peut souscrire à un texte autorisant, dans certaines circonstances et dans une zone géographique bien déterminée, les armateurs belges à faire appel à des sociétés privées de gardiennage pour assurer leur sécurité.

Toutefois, de tels pouvoirs dévolus à des sociétés privées doivent être strictement encadrés par la loi. Dès lors, l'intervenant se réjouit que le projet de loi DOC 53 2509/001 prévoit une délimitation claire entre les compétences du capitaine du navire et le dirigeant opérationnel de l'équipe de sécurité maritime. D'autres aspects positifs sont l'enregistrement et le rapportage des activités de sécurisation à bord ainsi que l'information qui doit être communiquée aux autorités belges dès qu'un incident se produit. C'est en raison de ces garanties que le groupe PS soutiendra les projets de loi à l'examen. Toutefois, les prérogatives conférées par le projet de loi à des entreprises de sécurité maritime privée doivent rester tout à fait exceptionnelles et ne doivent pas durer plus longtemps que ce qui est nécessaire. Il est en effet totalement exclu de s'installer dans un quelconque début de privatisation des missions de l'armée et du statut des militaires.

M. Devin souhaite encore obtenir des précisions quant à certaines zones d'ombre.

Tout d'abord, quel sera le statut de ces sociétés privées de gardiennage? Seront-elles belges ou étrangères? Quelle sera la durée de l'accréditation de ces entreprises? Comment s'exercera le contrôle sur ces sociétés? Les agents disposeront-ils d'une formation spécifique? Si oui laquelle?

Les entreprises de sécurité maritime devront-elles dans tous les cas être accompagnées des *Vessel Protection Detachments* des forces armées belges afin d'assurer la sécurité des bateaux battant pavillon belge?

overgedragen aan privébewakingsfirma's, aangezien de onder Belgische vlag varende schepen worden beschouwd als onderdeel van het nationale grondgebied. Bovendien stellen de wetsontwerpen in het vooruitzicht dat gerechtelijke prerogatieven worden verleend aan de commandant van die schepen. De spreker constateert dan ook dat de draagwijdte van de wetsontwerpen verre van onbelangrijk is. Bijgevolg is het noodzakelijk alle aspecten ervan goed in te schatten.

Het ligt voor de hand dat voor de veiligheid van de onder Belgische vlag varende schepen moet worden gezorgd en dat de te bestrijken zone, met name de Golf van Aden, te omvangrijk is om met de operatie ATALANTA die veiligheid overal te kunnen garanderen. Derhalve kan de fractie waartoe de spreker behoort, instemmen met een tekst die onder bepaalde voorwaarden en binnen een welomschreven geografisch gebied de Belgische reders toestaat op privébewakingsfirma's een beroep te doen om hun veiligheid te waarborgen.

Toch moeten dergelijke, aan privéondernemingen verleende bevoegdheden strikt bij wet worden afgebakend. Daarom is de spreker verheugd dat wetsontwerp DOC 53 2509/001 voorziet in een duidelijke afbakening tussen de bevoegdheden van de scheepskapitein en de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsagenten. Andere positieve aspecten zijn dat er een registratie en rapportage van de beveiligingsactiviteiten aan boord moet gebeuren en dat de Belgische autoriteiten moeten worden ingelicht zodra zich een incident voordoet. Gelet op die garanties zal de PS-fractie de ter bespreking voorliggende wetsontwerpen steunen. Wel moeten de prerogatieven die bij deze in uitzicht gestelde wet aan maritieme privéveiligheidsondernemingen worden verleend echt uitzonderlijk blijven en mogen ze niet langer duren dan nodig is. Het is immers volstrekt uitgesloten dat in ook maar enig opzicht een aanvang wordt gemaakt met een privatisering van de legertaken en van het statuut van de militairen.

Voorts wenst de heer Devin nog opheldering omtrent sommige onduidelijke aspecten.

Wat is ten eerste de status van die privébewakingsfirma's? Zullen het Belgische dan wel buitenlandse ondernemingen zijn? Hoe lang zal de accreditatie van die ondernemingen gelden? Hoe zal op die bedrijven toezicht worden uitgeoefend? Zullen de beveiligingsagenten een specifieke opleiding krijgen? Zo ja, welke?

Zullen de maritieme veiligheidsondernemingen in alle gevallen door de *Vessel Protection Detachments* van de Belgische strijdkrachten moeten worden vergezeld om de veiligheid van de onder Belgische vlag varende

Si tel est le cas, comment se passerait cette coopération à bord du navire?

L'intervenant se demande par ailleurs si un magistrat sera présent aux côtés des agents privés de gardiennage maritime et du capitaine du navire, comme c'est le cas actuellement avec les militaires belges?

Il apparaît en outre que l'utilisation de la force et de la contrainte sera autorisée lorsque des pirates montent à bord du navire. Les agents pourront-ils également aller débusquer les pirates hors du bateau et les emmener à bord de ce dernier?

L'arrestation peut se faire sous l'autorité du commandant du navire mais qu'en est-il si la détention dure plus de 24h et si aucun magistrat belge n'est à bord? Le projet de loi prévoit que le capitaine *"ne reçoit pas la qualité d'officier de police judiciaire, mais qu'il agit sur instruction ou sous la conduite du procureur fédéral, en ce qui concerne l'arrestation et l'audition des suspects"*. Comment cela va-t-il s'organiser de manière concrète?

Où seront emmenés les pirates? Vers leur pays d'origine? Vers des pays de la région? L'intervenant demande à cet égard si des accords de coopération ont été conclus avec ces pays afin d'assurer le suivi judiciaire? Quelles sont les garanties en termes de respect des droits de l'homme quant à la détention et à la justice dans ces pays? Prévoit-on d'éventuels accords de coopération sur ce point?

Peux-t-on imaginer que des pirates soient enfermés en Belgique et jugés par notre justice comme ça été le cas en France? Si oui, comment se passerait la transition entre le bateau et la "terre ferme belge"? Ne doit-on pas craindre des vices de procédure dans la mesure où ce sont des agents de sécurité privés qui auraient procédé aux arrestations et non les forces publiques belges?

Conformément au projet de loi DOC 53 2509, ce sont des arrêtés royaux qui devront préciser plusieurs détails comme les zones géographiques au sein desquelles les sociétés privées de gardiennage maritime seront compétentes ou encore la méthode de sécurisation au sein des navires, etc.? L'intervenant souhaiterait connaître l'échéancier selon lequel ces arrêtés seront pris.

Par ailleurs, l'article 31 du projet de loi prévoit que l'application de la loi sera évaluée. Peut-on imaginer que cette évaluation soit présentée au Parlement?

schepen te garanderen? Zo dit het geval is, hoe zou die samenwerking aan boord van het schip dan gebeuren?

Voorts vraagt de spreker zich af of naast de privébeveiligingsagenten en de scheepskapitein een magistraat aanwezig zal zijn, zoals nu het geval is met de Belgische militairen?

Tevens blijkt dat het gebruik van geweld en dwang toegestaan zal zijn wanneer piraten aan boord komen van het schip. Zullen de veiligheidsagenten de piraten ook buiten het schip mogen inrekenen en ze aan boord brengen?

De arrestatie kan geschieden onder het gezag van de scheepskapitein, maar hoe staan de zaken als de detentie langer duurt dan 24 uur en er geen Belgische magistraat aan boord is? De memorie van toelichting van het wetsontwerp bepaalt *"dat de kapitein niet de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie verkrijgt maar slechts welbepaalde taken uitvoert, op instructie en onder de leiding van de federale procureur, in verband met de aanhouding en het verhoor van verdachten"* (DOC 53 2509/001, blz. 22). Hoe zal een en ander concreet worden georganiseerd?

Waarheen zullen de piraten worden gebracht? Naar hun land van herkomst? Naar landen in de regio? De spreker vraagt in dat verband af of met die landen samenwerkingsovereenkomsten werden gesloten opdat ze de gerechtelijke *follow-up* voor hun rekening nemen. In welke garanties is er voorzien om ervoor te zorgen dat in die landen de mensenrechten in acht worden genomen bij de detentie en de rechtsgang? Zijn dienaangaande eventueel samenwerkingsovereenkomsten gepland?

Is het denkbaar dat piraten in België gevangen worden gehouden en door onze rechtbanken worden berecht zoals dat het geval is in Frankrijk? Zo ja, hoe zou dan de overgang verlopen tussen het schip en het "Belgische vasteland"? Valt niet voor procedurefouten te vrezen aangezien privébeveiligingsagenten en niet de Belgische openbare macht de aanhoudingen zouden hebben verricht?

Overeenkomstig het wetsontwerp DOC 53 2509 zullen verscheidene aspecten, zoals de geografische zones waarvoor de privébewakingsondernemingen op zee bevoegd zullen zijn of de beveiligingsmethode op de schepen bij koninklijke besluiten moeten worden geregeld. De spreker wil graag weten wanneer die besluiten zullen worden uitgevaardigd.

Artikel 31 van het wetsontwerp bepaalt bovendien dat de toepassing van de wet zal worden geëvalueerd. Kan er worden van uitgegaan dat die evaluatie aan het Parlement zal worden voorgelegd?

Enfin, M. Devin se demande s'il ne serait pas opportun de procéder à une harmonisation européenne en la matière compte tenu de la nécessaire collaboration de ces sociétés de gardiennage privées avec les forces armées de la mission ATALANTA.

Mme Bercy Slegers (CD&V) souligne que le nombre croissant d'incidents de piraterie, notamment au large des côtes somaliennes, nécessite que les navires battant pavillon belge puissent se protéger efficacement contre certaines formes de criminalité maritime.

Elle est convaincue que le gouvernement n'a pas agi à la légère en cette matière. Il ne va en effet pas de soi que l'on ait recours, pour de telles missions de protection armée, à des entreprises privées.

Comme il est déjà apparu précédemment lors des auditions sur le transfert de certaines tâches policières à des sociétés privées de gardiennage (DOC 53 2446/001), le groupe de l'intervenante est partisan d'un élargissement des tâches confiées à ces entreprises. Il est évident que cela nécessite l'existence d'un cadre légal adéquat et évidemment aussi d'un contrôle très efficace.

Mme Slegers soutient pleinement les projets de loi, mais a néanmoins quelques remarques à formuler. Comme indiqué dans l'exposé des motifs, certains pays ont déjà la possibilité de recourir à des entreprises de sécurité privées à bord de navires, et un certain nombre de pays européens sont en train d'élaborer un cadre législatif à cet effet. Il est donc possible que, d'ici peu de temps, d'autres entreprises de sécurité européennes puissent être engagées sur des navires belges.

Quelles seront, dans ce cas, les conditions de leur engagement? Seront-elles soumises aux mêmes conditions que les entreprises de sécurité maritime belges? Il s'agit en effet d'une activité économique où le coût et la compétitivité jouent un rôle particulièrement important. Cela vaut non seulement pour les entreprises de sécurité maritime, mais aussi pour les navires et les sociétés d'armateurs qui y font appel. Si la Belgique met en place un cadre très strict, cela se traduira aussi, finalement, par une augmentation du coût des services prestés.

Par conséquent, l'intervenante pose les questions suivantes:

Tot slot vraagt de heer Devin zich af of het niet opportuun zou zijn terzake werk te maken van een harmonisering op Europees niveau, gelet op het feit dat die privébewakingsondernemingen hoe dan ook zullen moeten samenwerken met de legermacht van de operatie ATALANTA.

Mevrouw Bercy Slegers (CD&V) benadrukt dat het stijgend aantal incidenten van piraterij voor onder meer de Somalische kust het noodzakelijk maakt dat schepen die onder Belgische vlag varen zich op afdoende wijze kunnen beschermen tegen vormen van criminaliteit op zee.

Zij is er van overtuigd dat de regering hiervoor niet over één nacht ijs is gegaan. Het is immers niet vanzelfsprekend dat voor dergelijke taken van gewapende bescherming private ondernemingen worden ingezet.

Zoals eerder reeds bleek tijdens de hoorzittingen over de overdracht van bepaalde politiediensten aan private bewakingsfirma's (DOC 53 2446/001), is de fractie van de spreekster voorstander van een uitbreiding van de taken van deze ondernemingen. Het is evident dat daarvoor een gepast wettelijk kader moet bestaan en dat daarop uiteraard ook een zeer goed toezicht moet gehouden worden.

Mevrouw Slegers steunt de wetsontwerpen ten volle, doch formuleert ook enkele bedenkingen. Zoals de memorie van toelichting aangeeft, bestaat voor bepaalde landen reeds de mogelijkheid om private veiligheidsondernemingen in te zetten op schepen, en is een aantal Europese landen bezig met de ontwikkeling van een wetgevend kader daarvoor. De mogelijkheid bestaat dus dat binnenkort andere Europese veiligheidsondernemingen ook zouden kunnen ingezet worden op Belgische schepen.

Wat zijn in dat geval de voorwaarden voor hun inschakeling? Vallen zij onder dezelfde voorwaarden als de Belgische maritieme veiligheidsondernemingen? Het betreft immers een economische activiteit, waarbij de kostprijs en de concurrentiepositie een bijzonder belangrijke rol opeisen. Dat geldt niet alleen voor de maritieme veiligheidsondernemingen, maar ook voor de schepen en rederijen die er beroep op doen. Als België een heel strikt kader uitwerkt, zal zich dat uiteindelijk ook vertalen in een hogere kostprijs van de geleverde diensten.

Bijgevolg stelt de spreekster de volgende vragen:

— À quelles conditions le recours à des entreprises de sécurité maritime privées est-il soumis dans les autres pays?

— Ces exigences sont-elles comparables aux conditions actuellement prévues dans le projet de loi à l'examen?

— Dans ce cas, une approche européenne ne serait-elle pas préférable, par exemple en prévoyant un cadre minimal auquel tous les pays européens devraient se conformer?

Mme Slegers attire enfin l'attention sur le régime transitoire prévu. Un élément positif de la disposition est que l'application de la loi fera l'objet d'une évaluation qui conditionnera une éventuelle prolongation de la loi. En revanche, la mesure transitoire génère une insécurité pour les sociétés d'armateurs et les entreprises de sécurité qui souhaitent proposer leurs services. Le risque existe en effet que leurs investissements dans le développement de ces services soient réalisés en vain, au cas notamment où la réglementation ne serait pas prolongée à la fin 2014. Cette situation ne crée pas un climat favorable à l'investissement. C'est la raison pour laquelle il faut, le plus rapidement possible, éclaircir cette question de la prolongation de la loi.

Mme Marie-Martine Schyns (cdH) reconnaît que les mesures prises au niveau international et européen en vue de lutter contre la piraterie maritime sont pour la plupart inefficaces. Les incidents au large de la Somalie sont encore trop nombreux, on parle de plus de 200 marins encore en captivité....Et l'on peut dire que la zone à risque s'étend désormais du Golfe de Guinée jusqu'au Seychelles et aux côtes de l'Inde.

Pour combattre ce fléau, le groupe auquel l'intervenante appartient pense qu'il est du devoir de la Belgique, en tant qu'État du pavillon, de prendre des mesures en vue soutenir les efforts déployés au niveau régional, européen et international.

Il est également primordial d'assurer la protection de nos équipages engagés à bord de ces navires contre la piraterie, la menace personnelle, la prise d'otage, la violence physique, la privation ou encore les mauvais traitements.

La mobilisation de personnel armé et la prise de mesures passives semble déjà avoir fait ses preuves dans de nombreux pays de l'Union européenne. Ces mesures permettraient efficacement d'éviter des actes de piraterie.

— Welke voorwaarden worden in de andere landen aan de inzet van private maritieme veiligheidsondernemingen opgelegd?

— Zijn die vereisten vergelijkbaar met de voorwaarden die nu in het voorliggende wetsontwerp worden voorzien?

— Zou in dergelijk geval een Europese aanpak geen betere manier zijn, bijvoorbeeld met een minimaal kader waaraan alle Europese landen moeten voldoen?

Ten slotte wijst mevrouw Slegers op de voorziene overgangsregeling. Positief aan de bepaling is dat er een evaluatie zal gemaakt worden van de toepassing van de wet, op basis waarvan een eventuele verlenging van de wet mogelijk wordt gemaakt. Anderzijds gaat van de overgangsmaatregel een onzekerheid uit voor de reders en de veiligheidsondernemingen die de diensten willen aanbieden. De kans bestaat immers dat hun investeringen in de uitbouw van deze diensten tevergeefs zijn indien de regeling eind 2014 niet wordt verlengd. Die situatie creëert geen investeringsklimaat. Om die reden moet zo snel mogelijk duidelijkheid worden gecreëerd over de verlenging van de wet.

Mevrouw Marie-Martine Schyns (cdH) erkent dat de meeste maatregelen op internationaal en Europees niveau in de strijd tegen maritieme piraterij ondoeltreffend zijn. Voor de kust van Somalië doen zich nog te veel incidenten voor; er is sprake van meer dan 200 zeelui die nog in gevangenschap worden gehouden... De risicozone blijkt zich nu uit te strekken van de Golf van Guinea tot aan de Seychellen en de kust van Indië.

Om die plaag te bestrijden, denkt de fractie waartoe de spreker behoort dat het de plicht is van België als vlaggenstaat om maatregelen te nemen ter ondersteuning van de inspanningen die op dit ogenblik worden geleverd op regionaal, Europees en internationaal niveau.

Het is ook essentieel de nodige maatregelen te nemen om de bemanning aan boord van onze schepen te beschermen tegen piraterij, persoonlijke bedreiging, gijzerneming, fysiek geweld en ontbering of mishandeling.

Het inzetten van gewapend personeel en het nemen van passieve beschermingsmaatregelen lijken in heel wat Europese lidstaten al vruchten te hebben afgeworpen. Die maatregelen zijn dermate doeltreffend dat kapingen worden voorkomen.

Il convient toutefois de rester attentif au fait que le recours à la force doit rester, en principe, l'apanage de l'autorité publique et des États. Le présent projet, vu ses caractères subsidiaire et temporaire, apporte, semble-t-il, certaines garanties. Seule l'évaluation du dispositif mis en place permettra de savoir si ces garanties sont suffisantes.

Mme Schyns indique que son groupe soutient ce projet mais sera attentif à ce que sa mise en œuvre se passe dans les conditions strictes qu'il définit.

Enfin, l'intervenante demande si une harmonisation au niveau européen semble envisageable? Quelle est la position de la Belgique à ce sujet?

M. Bart Somers (Open Vld) se réjouit de la teneur des projets de loi. Dans certaines parties du monde, la piraterie constitue un grave problème. Jusqu'à présent, seuls des militaires pouvaient être mobilisés sur les navires. Il s'agit d'une procédure fastidieuse et coûteuse. Le fait de pouvoir, à l'instar de nos voisins, confier certaines missions à des entreprises privées de surveillance est une bonne chose. Dans le même temps, cet aspect est important d'un point de vue économique, dès lors que les armateurs belges sont contraints aujourd'hui de prendre des mesures de sécurité suffisantes (et coûteuses). Cela nuit à leur compétitivité, étant donné que les armateurs étrangers peuvent déjà recourir à des entreprises privées de sécurité. Sur le plan économique, les projets de loi replacent les différents acteurs sur un pied d'égalité. Dans le même temps, des efforts sont consentis pour améliorer la sécurité des personnes à bord des navires.

L'intervenant se rallie en outre à la thèse des ministres selon laquelle les mesures doivent s'inscrire dans le cadre d'une lutte élargie contre la piraterie. Le phénomène ne peut être combattu efficacement en renforçant uniquement la surveillance. À cet effet, un contexte international est nécessaire. Quoi qu'il en soit, il est positif que la Belgique s'inscrive dans cette philosophie internationale.

Dans le même temps, M. Somers partage un certain nombre des préoccupations formulées par les autres intervenants. L'un de ces éléments est le contexte européen du libre marché. Celui-ci implique que les entreprises étrangères peuvent également opérer sur le marché nouvellement ouvert. Les acteurs belges et étrangers combattront-ils à armes égales? Ainsi, le projet de loi à l'examen impose notamment une certaine expérience. Comment une entreprise acquiert-elle cette expérience, à la lumière, notamment, de la concurrence étrangère? Quelle forme concrète cette condition

Toch moet men indachtig zijn dat het gebruik van geweld in principe het voorrecht is van de overheid en van de Staten. Dit wetsontwerp, gelet op de subsidiaire en tijdelijke aard ervan, lijkt zekere waarborgen te bieden. Alleen de evaluatie van de maatregelen zal uitwijzen of die waarborgen volstaan.

Mevrouw Schyns laten weten dat haar fractie dit wetsontwerp steunt maar erop zal toezien dat bij de uitvoering ervan de door haar fractie bepaalde strikte voorwaarden in acht worden genomen.

Tot slot vraagt de sprekerster of een harmonisering op Europees niveau haalbaar is? Wat is het standpunt van België dienaangaande?

De heer Bart Somers (Open Vld) is verheugd over de inhoud van de wetsontwerpen. In bepaalde delen van de wereld vormt piraterij een zwaar probleem. Tot op heden konden enkel militairen worden ingezet op schepen. Dat is een omslachtige en dure procedure. De mogelijkheid bieden aan private bewakingsondernemingen om, in navolging van de buurlanden, bepaalde taken te laten voeren is een goede zaak. Tegelijk is het vanuit economisch oogpunt belangrijk, omdat de Belgische reders heden ten dage gedwongen worden om voldoende (dure) veiligheidsmaatregelen te treffen. Dat brengt hen in een nadelige concurrentiële positie, omdat buitenlandse reders wel al een beroep kunnen doen op private beveiligingsondernemingen. De wetsontwerpen leggen de lat op economisch vlak dus opnieuw gelijk. Tegelijk worden inspanningen geleverd om de veiligheid van de personen op de schepen te verbeteren.

De spreker gaat tevens akkoord met de stelling van de ministers dat de maatregelen moeten kaderen in een bredere aanpak van piraterij. Het fenomeen kan niet enkel aan de hand van een strengere bewaking efficiënt worden bestreden. Daartoe is een internationale context vereist. Het is hoe dan ook positief dat België zich in die internationale filosofie inschrijft.

Tegelijk deelt de heer Somers een aantal bezorgdheden van de andere sprekers. Eén van die elementen is de Europese context van de vrije markt. Dat betekent dat ook buitenlandse ondernemingen zich kunnen aanbieden op de nieuw geopende markt. Zal er een wapengelijkheid bestaan tussen de Belgische en de buitenlandse spelers? Zo legt het voorliggende wetsontwerp onder meer een ervaringsvereiste op. Hoe bouwt een onderneming die ervaring dan op, mede in het licht van de buitenlandse concurrentie? Hoe zal die voorwaarde concreet invulling krijgen? De spreker vraagt

prendra-t-elle? L'intervenant demande que l'on inclue également ces préoccupations dans l'évaluation qui est prévue fin 2014.

M. Ben Weyts (N-VA) aborde également la condition relative à l'expérience, prévue à l'article 14 du projet de loi (DOC 53 2509/001, p. 51). Aux termes de cet article, les entreprises de sécurité nouvellement autorisées et leur personnel doivent être à même de se prévaloir d'une expérience de deux ans. Ainsi, les autorisations ne sont réservées qu'aux entreprises étrangères travaillant sous réglementation étrangère. Il s'agit donc d'une expérience acquise conformément à la réglementation d'autres pays. De ce fait, les entreprises belges sont lourdement pénalisées. Une concertation a-t-elle eu lieu avec le secteur privé de la surveillance dans le cadre de l'élaboration des projets de loi à l'examen? Et, dans l'affirmative, quel était le résultat de cette concertation? Combien de pays de l'Union européenne disposent-ils déjà d'une réglementation analogue et, partant, combien d'entreprises possèdent-elles l'expérience requise?

Par ailleurs, le Conseil d'État a formulé une observation en ce qui concerne l'article 27 de l'avant-projet de loi (DOC 53 2509/001, p. 42), particulièrement pour ce qui est de l'application du principe de droit *non bis in idem*. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas tenu compte de cette observation?

Des problèmes risquent également de se poser au regard de la réglementation Salduz. Comment remplir les obligations en la matière lorsqu'un capitaine procédera à l'arrestation d'un suspect à la suite d'une décision du procureur fédéral?

Il est aussi prévu que des militaires et des services de sécurité privés peuvent être présents simultanément. Sur le plan de la direction opérationnelle, une hiérarchie a été clairement établie. Le rapport hiérarchique n'est cependant pas clair en ce qui concerne les compétences policières ou judiciaires. Qui est responsable lorsque tant le capitaine que le commandant sont à bord?

Enfin, M. Weyts explique que l'article 31 relatif à l'entrée en vigueur instaure un double verrou (DOC 53 2509/001, p. 58). La loi reste d'application jusqu'à la fin 2014. Toutefois, la loi peut être prolongée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres qui doit être confirmé par une loi dans les six mois. Pourquoi avoir instauré ce double verrou, en prévoyant une initiative tant du gouvernement fédéral que du Parlement? Que se passe-t-il si un gouvernement est en affaires courantes?

dat de bezorgdheden over die vereiste ook worden meegenomen in de evaluatie die eind 2014 is voorzien.

De heer Ben Weyts (N-VA) gaat ook in op de ervaringsvereiste, die is neergelegd in artikel 14 van het wetsontwerp (DOC 53 2509/001, blz. 51). Nieuw vergunde veiligheidsondernemingen en hun personeel moeten krachtens dat artikel kunnen buigen op twee jaar ervaring. Op die manier zijn de vergunningen enkel voorbehouden voor buitenlandse ondernemingen, die werken onder een buitenlandse regelgeving. Het gaat dus om ervaring die is opgebouwd overeenkomstig de regelgeving van andere landen. De Belgische ondernemingen worden hierdoor sterk benadeeld. Werd met de private bewakingssector overleg gepleegd in het kader van de opmaak van de voorliggende wetsontwerpen, en zo ja, wat was het resultaat van dat overleg? Hoeveel EU-landen beschikken reeds over een dergelijke regelgeving, en dus over ondernemingen met de nodige ervaring?

Daarnaast heeft de Raad van State een opmerking geformuleerd ten aanzien van artikel 27 van het voorontwerp van wet (DOC 53 2509/001, blz. 42), meerbepaald over de toepassing van het rechtsbeginsel *non bis in idem*. Waarom werd in het wetsontwerp geen rekening gehouden met die opmerking?

Tevens dreigen er problemen te ontstaan in het licht van de Salduz-regelgeving. Hoe zal aan de verplichtingen ter zake worden voldaan wanneer een kapitein na een beslissing van de federale procureur overgaat tot de aanhouding van een verdachte?

Ook wordt de mogelijkheid voorzien van een gelijktijdige aanwezigheid van militairen en private veiligheidsdiensten. Op het vlak van de operationele leiding is duidelijk een hiërarchie afgesproken. De hiërarchische verhouding is echter niet duidelijk wanneer het gaat om politionele of gerechtelijke bevoegdheden. Wie heeft dan de leiding wanneer zowel de kapitein als de commandant aan boord zijn?

Ten slotte legt de heer Weyts uit dat het artikel 31 over de inwerkingtreding een dubbele grendel invoert (DOC 53 2509/001, blz. 58). De wet blijft tot eind 2014 van toepassing. Wel kan de wet worden verlengd bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit dat binnen de zes maanden bij wet moet worden bekrachtigd. Waarom is er die dubbele grendel, met zowel een initiatief van de federale regering als van het Parlement? Wat gebeurt indien er een regering in lopende zaken is?

B. Réponses du vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord et de la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances

— Nombres d'incidents en 2012

Durant les 8 premiers mois de l'année 2012, 91 incidents ont été enregistrés (source: Organisation maritime internationale). Durant les 11 premiers mois, 34 navires ont été attaqués et 5 ont été piratés (source: EU NAVFOR). Aucun navire battant pavillon belge n'aurait été impliqué dans les 54 incidents précités.

— Efficacité des mesures actuelles de lutte contre la piraterie

Les données ci-dessous relatives aux actes de piraterie dans les eaux territoriales au large de la Somalie (statistiques EUNAVFOR du 30 novembre 2012) illustrent l'impact de la mise en place d'une combinaison de mesures de lutte.

	2009	2010	2011	2012 (jusqu'au 30 novembre 2012)
Nombre d'attaques	163	174	176	34
Nombre de navires pris en otage	46	47	25	5

Selon une analyse du secrétariat de l'Organisation maritime internationale, présentée au cours de la dernière session du Comité de la sécurité maritime, l'évolution favorable résulte de l'engagement de moyens militaires, d'une meilleure application des "Best Management Practices" par les navires et du recours à des entreprises de sécurité maritime.

— Conditions d'octroi d'une autorisation et délai de traitement

Actuellement, notre pays ne compte aucune entreprise spécialisée dans l'activité visée par le projet de loi. Aux termes de la législation belge actuelle, cette activité ne peut être exercée par des entreprises privées. C'est précisément ce que le gouvernement entend modifier par le projet de loi à l'examen.

L'exposé des motifs a répondu de manière détaillée à l'observation formulée par le Conseil d'État concernant l'expérience requise (DOC 53 2509/001, p. 41). Le gouvernement estime que cette exigence d'une expérience

B. Antwoorden van de vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee en van de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen

— Aantal incidenten in 2012

Er waren gedurende de eerste 8 maanden van het jaar 2012, 91 incidenten (bron: Internationale Maritieme Organisatie). Gedurende de eerste 11 maanden waren er 34 aanvallen tegen schepen en werden er 5 schepen gekaapt (Bron: EU NAVFOR). Er zijn voorts geen gevallen bekend van schepen die de Belgische vlag voeren die bij de bovenvermelde 54 incidenten betrokken zijn geweest.

— Efficiëntie van de huidige maatregelen ter bestrijding van de piraterij

De volgende gegevens met betrekking tot daden van piraterij in de wateren voor de kust van Somalië (statistiek van EU NAVFOR op 30 november 2012) tonen het effect aan van de inzet van een combinatie van bestrijdingsmaatregelen.

	2009	2010	2011	2012 (tot 30 november 2012)
Aantal aanvallen	163	174	176	34
Aantal gegijzelde schepen	46	47	25	5

Volgens een analyse van het secretariaat van de Internationale Maritieme Organisatie, naar voor gebracht op de recentste zitting van het Maritiem veiligheidscomité, is de gunstige evolutie het resultaat van de inzet van militaire middelen, een betere toepassing van de "Best Management Practices" door de schepen en de inzet van maritieme veiligheidsondernemingen.

— Voorwaarden voor het verlenen van een vergunning en behandelingstermijn

Op dit ogenblik is er geen enkele onderneming in ons land gespecialiseerd in de door dit wetsontwerp bedoelde activiteit. Ingevolge de huidige Belgische wetgeving kunnen private ondernemingen deze activiteit niet verrichten. Daarin wil de regering met dit wetsontwerp precies verandering brengen.

In de memorie van toelichting werd reeds uitvoerig ingegaan op de opmerking van de Raad van State met betrekking tot de vereiste ervaring (DOC 53 2509/001, blz. 41). De regering is van mening dat deze ervarings-

est importante. La protection armée des navires contre la piraterie constitue effectivement une mission délicate. Aussi est-il trop risqué de confier ces missions à des entreprises qui n'ont pas la moindre expérience de missions de protection armée, *a fortiori* sur des navires et contre la piraterie. Le projet de loi prévoit donc deux possibilités:

— ou bien il s'agit d'entreprises qui exécutent déjà des missions de surveillance contre la piraterie: dans la pratique, ce sont des entreprises établies dans un autre État membre de l'Union européenne qui entrent en ligne de compte. Sont clairement visées ici les entreprises non belges, dès lors qu'elles ne disposent pas de la possibilité légale de remplir cette mission;

— ou bien il s'agit d'entreprises qui ont certes de l'expérience en matière de surveillance armée, mais pas en matière de protection contre la piraterie, mais qui compensent ce manque d'expérience par la conclusion d'un accord de coopération opérationnel avec une entreprise qui remplit des missions de surveillance armées contre la piraterie; dans la pratique, ce seront essentiellement les entreprises de sécurité belges agréées qui entreront en ligne de compte et l'entreprise avec laquelle un accord de coopération sera conclu, sera une entreprise étrangère. En résumé, les entreprises belges exerceront ces activités uniquement dans ce cadre. À l'heure actuelle, il y a une douzaine d'entreprises belges qui jouissent de cette dernière possibilité d'agrément. Les nouvelles entreprises belges peuvent acquérir de l'expérience en étant agréées pendant un certain temps pour exercer des activités de surveillance armées.

Le projet de loi permet par conséquent tant aux entreprises concernées qu'à leur personnel, pour autant qu'ils soient établis dans un État membre de l'Union européenne, de prétendre à l'obtention d'un agrément. Les entreprises ou le personnel établis à l'étranger sont soumis aux mêmes conditions que les entreprises et les personnes en Belgique. Le principe d'équivalence est appliqué lors de l'examen des dossiers de demande. En d'autres termes, lors de l'examen de la demande, il est tenu compte des garanties que le demandeur a déjà fournies aux autorités de son État membre d'origine. Ainsi, les personnes qui ont suivi une formation adéquate à l'étranger ne doivent pas suivre une nouvelle formation dans notre pays.

Il est d'ailleurs probable que la majorité des missions s'inscrivant dans le cadre de cette législation seront exécutées par des étrangers. Deux raisons expliquent cela. Tout d'abord, les entreprises de sécurité maritimes existantes en Europe sont toutes étrangères. Beaucoup

vereiste belangrijk is. De gewapende bewaking van schepen tegen piraterij is immers een bijzonder delicate opdracht. Daarom is het te risicovol deze opdrachten te laten uitvoeren door ondernemingen die niet de minste ervaring hebben met gewapende bewakingsopdrachten, laat staan op schepen en tegen piraterij. Daarom voorziet het wetsontwerp in twee soorten mogelijkheden:

— ofwel gaat het om ondernemingen die reeds bewakingsopdrachten uitvoeren tegen piraterij: in de praktijk komen ondernemingen die in een andere EU-lidstaat gevestigd zijn hiervoor in aanmerking. Men beoogt hier duidelijk de niet-Belgische ondernemingen aangezien zij niet over de wettelijke mogelijkheid beschikten om deze opdracht uit te oefenen;

— ofwel gaat het om ondernemingen die weliswaar ervaring hebben met gewapende bewaking, maar niet met beveiliging tegen piraterij, maar die dit laatste gebrek aan ervaring compenseren door een operationeel samenwerkingsakkoord af te sluiten met een onderneming die gewapende bewakingsopdrachten tegen piraterij uitoefent; in de praktijk komen in eerste instantie Belgische vergunde bewakingsondernemingen hiervoor in aanmerking en zal de onderneming met wie een samenwerkingsakkoord afgesloten wordt, een buitenlandse onderneming zijn. Samengevat, zullen de Belgische ondernemingen deze activiteiten enkel in dit kader uitoefenen. Er zijn op dit moment een twaalfstal Belgische ondernemingen die deze laatste vergunningsmogelijkheid genieten. Nieuwe Belgische ondernemingen kunnen ervaring opbouwen door een tijdlang vergund te zijn voor het uitoefenen van gewapende bewakingsactiviteiten.

Het wetsontwerp laat bijgevolg toe dat zowel de betrokken ondernemingen, als hun personeel, voor zover ze in een EU-lidstaat gevestigd zijn, voor het bekomen van een vergunning in aanmerking komen. In het buitenland gevestigde ondernemingen of personeel worden aan dezelfde voorwaarden onderworpen als ondernemingen en personen in België. Wél wordt bij de beoordeling van de aanvraagdossiers het gelijkwaardigheidsprincipe gehanteerd. Dit wil zeggen dat bij de beoordeling van de aanvraag rekening wordt gehouden met de waarborgen die de aanvrager zijn lidstaat van oorsprong reeds heeft verstrekt aan zijn overheid. Wie bijvoorbeeld een gepaste opleiding volgde in het buitenland, moet niet opnieuw een opleiding volgen in ons land.

Het is overigens waarschijnlijk dat de meeste opdrachten in het kader van deze wetgeving zullen uitgevoerd worden door buitenlanders. Daar zijn twee redenen voor. Vooreerst zijn de bestaande maritieme veiligheidsondernemingen in Europa allemaal buiten-

ont leur siège d'exploitation en Grande-Bretagne. En deuxième lieu, la langue véhiculaire à bord est quasi-exclusivement l'anglais.

Enfin, au plus tard dans les deux mois de l'introduction d'un dossier de demande complet auprès de l'administration de l'Intérieur, une décision est prise sur la demande d'autorisation. La durée de l'autorisation est de maximum deux ans, mais elle est peut-être plus courte. Dans ce cas, l'arrêté d'autorisation doit motiver la raison pour laquelle un délai court est accordé.

— Conditions auxquelles doivent satisfaire les agents de l'entreprise de sécurité maritime

Les agents exécutifs doivent aussi avoir deux ans d'expérience du gardiennage à bord de navires. Dans la pratique, sont susceptibles d'avoir une telle expérience les agents qui ont déjà été engagés contre la piraterie et aussi les anciens militaires d'unités de marine d'un pays européen. C'est surtout en France et en Grande-Bretagne qu'il y a d'anciens militaires en nombre plus que suffisant.

Tout agent de sécurité maritime doit suivre une formation.

En ce qui concerne la Belgique, cette formation aura lieu à l'Ecole de navigation à Anvers. Les détails de cette formation sont actuellement élaborés et bientôt un arrêté d'exécution sera prêt en la matière. La formation prévoit tant un apprentissage des normes internationales que la connaissance des règles et procédures belges. En outre, dans certains États de l'Union européenne, il existe déjà des centres qui dispensent des formations similaires.

— Conditions d'autorisation qui s'appliquent au cours de la période transitoire entre l'entrée en vigueur de la loi et l'entrée en vigueur des mesures d'exécution

Ces conditions sont énumérées explicitement dans l'article qui règle la période transitoire. Il s'agit d'une série de conditions qui s'appliquent à l'autorisation définitive. Il n'y a pas de condition supplémentaire. La loi permet au ministre de l'Intérieur d'accorder des exceptions à titre exceptionnel, ce qui doit permettre de faire face à des situations imprévues et non prévisibles.

— Exclusion de la sous-traitance

La longue expérience acquise dans le domaine du contrôle par les autorités du secteur du gardiennage

lands. Velen hebben hun exploitatiezetel in Groot-Brittannië. Ten tweede is de voertaal aan boord praktisch uitsluitend Engels.

Ten slotte wordt uiterlijk binnen de twee maanden nadat een volledig aanvraagdossier bij de administratie van Binnenlandse Zaken is ingediend, een beslissing genomen over de aanvraag tot vergunning. De vergunning geldt derhalve voor maximaal twee jaar, maar misschien is die geldingsduur ook korter. In dat geval moet het vergunningsbesluit de reden vermelden waarom een korte termijn wordt toegestaan.

— Voorwaarden waaraan de agenten van de maritieme veiligheidsonderneming moeten voldoen

Ook van uitvoerende agenten wordt twee jaar ervaring met bewaking aan boord van schepen verwacht. In de praktijk komen hiervoor agenten in aanmerking die reeds zijn ingezet tegen piraterij en ook ex-militairen uit marine-eenheden van een Europees land. Vooral in Frankrijk en Groot-Brittannië zijn ex-militairen in meer dan voldoende aantal aanwezig.

Alle maritieme veiligheidsagenten zullen een opleiding moeten volgen.

Wat België betreft, zal die opleiding plaatsvinden in de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen. De opleiding wordt op dit ogenblik in detail uitgewerkt en binnenkort zal daarover een uitvoeringsbesluit gereed zijn. Tijdens de opleiding wordt zowel aandacht besteed aan de internationale normen als aan de Belgische regels en procedures. In sommige Europese lidstaten bestaan er trouwens al centra die een soortgelijke opleiding aanbieden.

— Vergunningsvoorwaarden die gelden tijdens de overgangperiode tussen de inwerkingtreding van de wet en de inwerkingtreding van de uitvoeringsbepalingen

De voorwaarden zijn in het artikel dat de overgangperiode regelt expliciet opgesomd. Het gaat over een aantal voorwaarden die van toepassing zijn voor de definitieve vergunning. Er zijn geen bijkomende voorwaarden. De wet laat toe dat de minister van Binnenlandse Zaken uitzonderlijk uitzonderingen kan toestaan, wat onverwachte en niet voorzienbare situaties moet kunnen opvangen.

— Uitsluiting van onderaanneming

De jarenlange ervaring in het overheidstoezicht op de bewakingssector heeft geleerd dat inbreuken op de

montre que les cas de non-respect de la législation sont beaucoup plus nombreux dans les situations de sous-traitance que dans les situations dans lesquelles l'entrepreneur principal assure aussi l'exécution du marché. En outre, le contrôle est plus difficile dans les situations de sous-traitance et en cas de non-respect, on ne sait souvent pas précisément qui peut être tenu pour responsable de telle ou telle situation. Pour toutes ces raisons, le gouvernement prévoit que cette activité ne peut en principe être exercée par le biais de la sous-traitance.

— **Contrôle des entreprises de sécurité maritime**

Le gouvernement est conscient que les possibilités de contrôle de cette activité sont plus difficiles que pour les missions habituelles de gardiennage exercées dans notre pays. C'est pourquoi, des mesures compensatoires sont prévues afin de permettre un contrôle efficace post factum.

Les principales mesures sont:

- un établissement très précis des méthodes de travail et des procédures que les agents de sécurité maritime doivent respecter;
- une formation préparatoire obligatoire à bord;
- une réglementation prévoyant un impact maximal et un contrôle direct de la part du capitaine;
- l'enregistrement de tous les entretiens opérationnels lors des opérations et l'équipement de tous les agents de sécurité maritime d'une caméra qui enregistre les gestes opérationnels de ces derniers;
- un système concluant de signalements d'incidents, d'annotations du carnet de bord et un rapportage écrit.

Tout ceci doit permettre à l'autorité judiciaire qui traite le dossier dans une phase ultérieure et aux autorités de contrôle d'effectuer des contrôles à posteriori sur la manière dont les agents de sécurité maritimes ont effectué leurs tâches.

Ces éléments sont principalement déterminés dans un arrêté d'exécution dont le texte est prêt pour une demande d'avis au Conseil d'État.

naleving van de wetgeving veel frequenter voorkomen in situaties van onderaanneming dan in situaties waarbij de hoofdaannemer ook instaat voor de uitvoering van de opdracht. Bovendien is de controle moeilijker in situaties van onderaanneming en is het in geval van inbreuken vaak ondoorzichtig wie voor welke situatie verantwoordelijk kan worden gesteld. Om al deze redenen kiest de regering ervoor dat deze activiteit in principe niet via onderaanneming kan worden uitgevoerd.

— **Toezicht op de maritieme veiligheidsondernemingen**

De regering is zich ervan bewust dat het toezicht op deze activiteit moeilijker is dan voor de gewone bewakingsopdrachten in ons land. Daarom wordt in compensatiemaatregelen voorzien die een efficiënte post-factumcontrole mogelijk moeten maken.

Hierna volgen de belangrijkste maatregelen:

- een zeer precieze opmaak van de door de maritieme veiligheidsagenten in acht te nemen werkmethodes en procedures;
- een verplichte voorbereidende opleiding aan boord;
- een regelgeving die de kapitein maximale armslag en een directe controle verleent;
- de registratie van alle operationele gesprekken tijdens de operaties en de uitrusting van alle maritieme veiligheidsagenten met een camera die hun operationele handelingen registreert;
- een sluitend systeem voor de melding van incidenten, voor de aantekeningen in het logboek en voor de schriftelijke rapportering.

De gerechtelijke instanties die in een later stadium het dossier moeten behandelen en de controle-instanties kunnen dankzij die maatregelen *a posteriori* nagaan hoe de maritieme veiligheidsagenten hun taken hebben vervuld.

Al die aspecten worden grotendeels nader gepreciseerd in een uitvoeringsbesluit; de tekst daarvan is gereed en kan nu voor advies aan de Raad van State worden overgezonden.

— Utilisation de la force et application du principe de la légitime défense

L'objectif des pirates est de détourner les navires, de prendre les équipages en otage et de demander une rançon. Du point de vue professionnel, les entreprises de sécurité maritime ont précisément pour mission d'éviter que les pirates montent à bord. Elles peuvent recourir à la violence si des pirates tentent néanmoins de se hisser à bord en faisant usage de violence ou s'ils menacent de le faire à l'égard de personnes qui se trouvent à bord. Toute personne raisonnablement et normalement prudente peut supposer qu'elle est également menacée au cours de cette étape d'une attaque de piraterie. Dès lors, il est parfaitement logique que, dès lors que ces navires de commerce font partie du territoire belge, la loi pénale belge s'y applique conformément au principe de territorialité. Les principes de la légitime défense devant être respectés à cet égard, cela signifie que l'on ne peut y recourir qu'en cas de stricte nécessité et proportionnellement à la menace exercée par les pirates. Il va également de soi que l'objectif n'est absolument pas de mettre en place, pour ces cas, un régime distinct de légitime défense qui dérogerait au droit pénal commun belge. Le gouvernement ne peut en outre envisager aucun cas où les règles belges de la légitime défense ne s'appliqueraient pas.

La mission des entreprises de sécurité maritime sera donc en premier lieu préventive: prévenir les situations de danger. C'est pourquoi l'accent est mis sur l'alerte, la reconnaissance et l'alarme. Par rapport aux auteurs potentiels, l'accent est mis sur la dissuasion et une utilisation maximale des signaux d'avertissement. À chaque stade, l'on opte pour une forme de réponse qui entraîne le moins de dommages possibles aux biens et aux personnes. Les agents de sécurité maritime restent à bord du navire qu'ils surveillent. C'est uniquement quand les pirates parviennent à monter à bord qu'ils exécutent une fouille de sécurité, les arrêtent et suivent les instructions du capitaine. Les agents de sécurité maritime n'ont pas la compétence de quitter le navire marchand et d'intercepter les pirates hors du navire. C'est une compétence qui est dévolue dans le droit belge, en conformité avec le droit international, aux commandants des navires de guerre belges.

— Règles applicables en cas d'arrestation éventuelle à bord du navire

Comme mentionné plus haut, le recours à des agents de sécurité maritime à bord des navires vise surtout à prévenir les attaques ou à mettre fin à celles-ci. La pratique démontre que cela a fonctionné jusqu'à présent.

— Gebruik van geweld en toepassing van het principe van de wettige zelfverdediging

Het doel van piraten is een schip te kapen, de bemanning te gijzelen en losgeld te vragen. Het professionalisme van een maritieme veiligheidsonderneming bestaat er precies in te voorkomen dat piraten aan boord zouden kunnen geraken. Indien piraten toch zouden pogen aan dek te geraken en daarbij geweld uitoefenen of hiermee dreigen ten overstaan van personen aan boord, kan geweld gebruikt worden. Elk redelijk en normaal voorzichtig persoon mag ervan uitgaan dat in deze fase van een piratenaanval ook zijn persoon bedreigd wordt. Het is dan ook volstrekt logisch dat, vermits voormelde koopvaardischepen Belgisch grondgebied zijn, daarop conform het territorialiteitsbeginsel van de strafwet, de Belgische strafwet van toepassing is. De beginselen van de wettige verdediging moeten hierbij worden gerespecteerd: dat wil zeggen dat dit gebeurt in geval van strikte noodzakelijkheid en in evenredigheid met de uitgeoefende dreiging vanwege de piraten. Het is al even evident dat het helemaal niet de bedoeling is om een apart regime van wettige verdediging in te stellen voor deze gevallen, die afwijkend zouden zijn van het Belgisch gemeen strafrecht. De regering kan zich bovendien geen enkel geval inbeelden waarbij de Belgische regels van de wettige verdediging geen toepassing zouden kunnen vinden.

De opdracht van de maritieme veiligheidsondernemingen zal dus in de eerste plaats preventief zijn: gevaarlijke situaties voorkomen. Daarom ligt de nadruk op waarschuwing, verkenning en alarm. Ten opzichte van de potentiële daders ligt de klemtoon op afschrikking en een maximaal gebruik van de waarschuwingsignalen. In elke fase wordt gekozen voor een vorm van reactie met zo weinig mogelijk schade voor goederen en personen. Het maritiem veiligheidspersoneel blijft aan boord van het schip dat zij bewaken. Alleen wanneer de piraten erin slagen aan boord te komen, voert het een veiligheidsfouillering uit, arresteert het de piraten en volgt het de instructies van de kapitein. Het maritiem veiligheidspersoneel is niet bevoegd om het koopvaardischip te verlaten en piraten buiten het schip op te pakken. Het gaat om een bevoegdheid die in het Belgische recht, in overeenstemming met het internationale recht, is voorbehouden aan de gezagvoerders van de Belgische oorlogsschepen.

— Regels in geval van een eventuele arrestatie aan boord van het schip

Zoals hierboven is vermeld, heeft het gebruik van maritiem veiligheidspersoneel aan boord van de schepen vooral tot doel aanvallen te voorkomen of ze te stoppen. De praktijk leert dat dit tot nu toe heeft gewerkt. Gesteld

Dans le cas hypothétique où, lors d'une attaque à bord d'un navire belge, des pirates seraient arrêtés, la question de l'arrestation devient bien sûr pertinente. Il est clair qu'en égard au contexte, le règlement de l'arrestation et de la privation ultérieure de la liberté constitue un exercice particulièrement difficile. Le projet a dès lors été aligné au maximum sur les règles existantes, telles que fixées dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire. Cela signifie que le pirate qui pénètre à bord du navire marchand, peut être privé de sa liberté par un agent de sécurité. Celui-ci peut le faire en vertu de son propre pouvoir ("arrêt citoyens"), mais l'intention est que cela se fasse conformément aux règles prévues dans la loi de 2009 précitée, qui seront adaptées.

Le capitaine pourra donc décider de procéder à l'arrestation, dont un PV devra être dressé. Le délai d'arrestation ne peut être que de 24h au maximum, délai dans lequel le capitaine doit nécessairement entrer en contact, par les voies les plus rapides, avec le parquet fédéral. Il y a un magistrat fédéral en fonction 24 heures sur 24. Le capitaine doit suivre les ordres de ce magistrat. Au cas où le magistrat ordonnerait la mise en liberté de la personne concernée, le capitaine est tenu de se conformer à cet ordre. Si le délai de 24h ne peut être respecté, c'est le même effet qui s'applique. Si le magistrat confirme l'arrestation, la personne concernée continue d'être privée de sa liberté. La question du lieu physique où la personne concernée doit aller lorsqu'elle est mise en liberté, est une question factuelle et dépend des circonstances et du comportement de la ou des personnes concernées. Si le procureur fédéral juge devoir requérir un mandat d'arrêt auprès du juge d'instruction, on continue de procéder conformément à la disposition de la loi de 2009 précitée. Le juge d'instruction peut délivrer un mandat d'arrêt provisoire qui est valable jusqu'à 24 heures après l'arrivée en Belgique et dont la durée est d'un mois au maximum. Le fait que le capitaine ne dispose pas de la qualité d'officier de police judiciaire n'est pas pertinent. Il se voit conférer par la loi une série de compétences de recherche et de pouvoirs de contrainte qui font de lui un agent de police judiciaire. Pour le reste, on a accordé au capitaine, de la manière la plus limitative possible, les pouvoirs les plus essentiels nécessaires.

La question de savoir où seront emmenés les pirates arrêtés dépendra de la décision du procureur fédéral et du juge d'instruction ainsi que des possibilités qui se présentent. Il s'agit d'une question purement factuelle, à laquelle aucune réponse de portée générale ne peut être donnée. Les règles de coopération internationale en affaires pénales peuvent être appliquées, lesquelles se basent sur des accords ou des traités bilatéraux et multi-

dat er tijdens een aanval op een Belgische schip piraten worden gearresteerd, dan wordt het vraagstuk van de arrestatie uiteraard relevant. Het is duidelijk dat gelet op de context de regels van de arrestatie en de daaropvolgende vrijheidsbeneming een bijzonder moeilijke oefening vormen. Het wetsontwerp werd daarom maximaal afgestemd op de bestaande regels, zoals die zijn vastgelegd in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek. Dat betekent dat een bewaker een piraat die op het koopvaardijchip binnendringt zijn vrijheid kan ontnemen. Die kan zulks doen krachtens zijn eigen bevoegdheden (de zgn. "citizen's arrest"), maar het is de bedoeling dat dit geschiedt in overeenstemming met de in de voornoemde wet van 2009 voorgeschreven regels (die zullen worden aangepast).

De kapitein zal dus kunnen beslissen om over te gaan tot een arrestatie, waarvan proces-verbaal moet worden opgemaakt. De arrestatie kan maximaal 24 uur duren, termijn waarin de kapitein noodzakelijkerwijze via de snelste weg met het federale parket in contact moet treden. Er is de klok rond een federaal magistraat van wacht. De kapitein moet de bevelen van die magistraat opvolgen. Mocht de magistraat de vrijlating van de betrokkene bevelen, dan moet de kapitein dat bevel opvolgen. Als de periode van 24 uur niet in acht kan worden genomen, dan geldt hetzelfde gevolg. Als de magistraat de aanhouding bevestigt, dan blijft de betrokkene van zijn vrijheid beroofd. De vraag naar de fysieke locatie waar de betrokkene naartoe moet als hij in vrijheid wordt gesteld, is een feitelijke kwestie die afhankelijk is van de omstandigheden en het gedrag van de betrokkene(n). Als de federale procureur beslist aan de onderzoeksrechter een aanhoudingsbevel te vragen, blijft men handelen in overeenstemming met de bepaling in de voornoemde wet van 2009. De onderzoeksrechter kan een voorlopig aanhoudingsbevel uitvaardigen dat tot 24 uur na de aankomst in België geldig is en maximaal één maand duurt. Dat de kapitein niet over de hoedanigheid van officier van politie beschikt, is niet relevant. De wet geeft hem een aantal bevoegdheden inzake opsporing en dwang die van hem een agent van gerechtelijk politie maken. Voor de rest heeft men de kapitein zo beperkt mogelijk de meest essentiële nodige bevoegdheden gegeven.

De vraag waar de aangehouden piraten naartoe zullen worden gebracht, zal afhangen van de beslissing van de federale procureur en de onderzoeksrechter, alsook van de mogelijkheden die zich aandienen. Het gaat om een zuiver feitelijke zaak waarop geen enkel algemeen antwoord kan worden geboden. Men kan de regels inzake internationale samenwerking in strafzaken toepassen, die gebaseerd zijn op bilaterale en multilaterale

latéraux. Il appartient à nouveau aux autorités judiciaires belges de les appliquer et de veiller, dans le cadre de la procédure pénale, au respect des droits fondamentaux. Il s'agit d'une question à examiner pays par pays, mais l'on peut imaginer que le magistrat fédéral ou le juge d'instruction essaiera toujours de transférer la personne concernée en Belgique afin d'y être jugée. Dès lors que le délai de détention est d'un mois, cela laisse en tout cas, en termes opérationnels, une marge suffisante en fonction des possibilités pratiques. La personne détenue devra bien évidemment être traitée dignement.

Ceci ne devrait pas créer des problèmes de procédure à condition de respecter les dispositions de la loi du 30 décembre 2009. Ce n'est pas l'agent de sécurité qui, juridiquement parlant, procède à l'arrestation, mais conformément à l'article 2, § 1^{er}, de la loi précitée, c'est bel et bien le capitaine qui en reçoit le pouvoir légal. Par ailleurs, en Belgique aussi, les auteurs de méfaits sont placés en détention préventive et condamnés par après sur la base d'une privation de liberté de fait effectuée par un citoyen, un agent de sécurité, etc.

Pour le reste, il doit être clair qu'aucun avocat ne sera présent sur place, à bord du navire.

En ce qui concerne la problématique de l'assistance d'un avocat, il convient de renvoyer en premier lieu à la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire, qui, dans son article 2, § 5, alinéa 2, règle précisément l'audition par le juge d'instruction: *"L'audition de la personne privée de liberté peut se faire par des moyens radio, téléphoniques, audio-visuels ou d'autres moyens techniques qui permettent une transmission directe de la voix entre le juge d'instruction et le suspect tout en garantissant la confidentialité de leurs échanges. Si l'audition de la personne privée de liberté est impossible en raison de circonstances exceptionnelles, le juge d'instruction doit alors auditionner les personnes qui sont en mesure d'exposer les charges pesant contre cette personne"*. Étant donné que l'audition par le juge d'instruction est réglée et que l'audition doit avoir lieu très vite après l'arrestation (dans les 24 heures) et qu'aucun autre service n'est d'ailleurs compétent pour procéder à ce type d'audition, les choses semblent être réglées par la loi. Rien n'empêche, d'ailleurs, que l'on fasse intervenir un avocat en Belgique, qui, par le biais des moyens techniques précités (vidéoconférence, skype,...), assistera à l'audition et y portera donc son assistance au suspect. Il n'y aura de toute façon pas d'autre audition que celle effectuée par le juge d'instruction.

akkoorden en verdragen. Het zijn opnieuw de Belgische gerechtelijke instanties die ze moeten toepassen en in het kader van de strafrechtelijke procedure moeten toezien op de eerbiediging van de mensenrechten. Dat is een zaak die elk land afzonderlijk moet onderzoeken, maar men kan zich voorstellen dat de federale magistraat of de onderzoeksrechter altijd zal proberen de betrokkene naar België te laten overbrengen om daar te worden berecht. Aangezien de aanhoudingsperiode een maand is, laat dit, in ieder geval wat het operationele aspect betreft, voldoende marge naar gelang van de praktische mogelijkheden. De gedetineerde zal uiteraard met waardigheid moeten worden behandeld.

Dat zou geen proceduremoeilijkheden mogen meebrengen, op voorwaarde dat de bepalingen van de wet van 30 december 2009 in acht worden genomen. Uit juridisch oogpunt gaat niet de veiligheidsagent over tot de aanhouding, maar ligt de wettelijke bevoegdheid daarvoor wel degelijk bij de kapitein, overeenkomstig artikel 2, § 1, van voornoemde wet. Overigens worden ook in België de plegers van wandaden na een feitelijke vrijheidsbeneming door een burger, een veiligheidsagent enzovoort in voorlopige hechtenis geplaatst en vervolgens desgevallend veroordeeld.

Voor het overige moet het duidelijk zijn dat er ter plaatse, op het schip, geen advocaat aanwezig zal zijn.

Wat de problematiek van bijstand van een advocaat betreft, moet in de eerste plaats verwezen worden naar de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, die in zijn artikel 2, § 5, tweede lid, precies het verhoor door de onderzoeksrechter regelt en stelt: *"Het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon kan gebeuren door middel van radio, telefoon, audiovisuele of andere technische middelen die een rechtstreekse overbrenging van de stem tussen de onderzoeksrechter en de verdachte, mogelijk maken en de vertrouwelijkheid van hun gesprek waarborgen. Indien het verhoor van de van zijn vrijheid beroofde persoon onmogelijk is ingevolge uitzonderlijke omstandigheden, moet de onderzoeksrechter de personen verhoren die de ten laste gelegde feiten met betrekking tot deze persoon, kunnen uiteenzetten"*. Vermits het verhoor door de onderzoeksrechter geregeld is en dat verhoor zeer snel na de arrestatie moet volgen (binnen de 24 uur) en er geen enkele andere dienst overigens bevoegd is om dergelijk verhoor te doen, lijkt een en ander wettelijk geregeld. Niets verzet er zich overigens tegen dat men in België een advocaat inschakelt die via voormelde technische middelen (video-conferentie, skype, ...) het verhoor bijwoont en dus bijstand verleent. Een ander verhoor dan dat door de onderzoeksrechter zal er derhalve sowieso niet zijn.

— *Présence d'un magistrat à bord du navire*

Il est clair que lors des voyages de navires marchands, il n'y aura pas de magistrats à bord de ceux-ci. La plus-value de la présence d'un magistrat serait d'ailleurs fort relative, sans parler encore de la problématique de sécurité et des objections de nature statutaire, logistique, financière et opérationnelle. Il n'est d'ailleurs qu'en partie exact qu'un magistrat serait toujours présent lors d'opérations militaires. A l'heure actuelle, un magistrat fédéral n'est présent à bord du navire que pendant un laps de temps limité. Faire assister un magistrat à toute la mission n'est, en ce moment, pas réaliste (disponibilité des magistrats fédéraux, possibilité de venir à bord, etc.). S'agissant de navires marchands privés, ce problème est évidemment encore beaucoup plus important. Il n'y a bien sûr pas davantage de magistrat présent lors d'autres missions de gardiennage armé effectuées par des agents de sécurité privés et donc, à plus forte raison, pas non plus dans les cas qui nous intéressent.

— *Collaboration avec les forces armées*

Les mesures proposées dans le projet de loi ne visent pas à mobiliser simultanément des VPD et des entreprises de sécurité maritime à bord d'un navire. L'armateur doit appliquer les BMP s'il souhaite recourir à une entreprise de sécurité maritime. Ces BMP comportent par ailleurs une analyse de risque. Si des VPD sont utilisés à bord du navire, l'analyse de risque indiquera en pratique que la mobilisation complémentaire d'une entreprise de sécurité maritime ne peut être justifiée. Au cas où un bâtiment de guerre belge ou des militaires belges, qui opèrent dans la zone concernée dans le cadre de la prévention de la piraterie maritime ou de la lutte contre celle-ci, interviendraient à titre complémentaire, à la demande du capitaine du navire au moment d'une attaque, l'article 17 du projet de loi 2509/001 prévoit que le responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime suit les instructions opérationnelles des militaires belges concernés en vue de la coordination de l'opération. Il convient toutefois de partir de l'hypothèse que ce type de situation ne se produira guère ou pas.

En cas de présence simultanée de militaires et de services de sécurité maritimes, ce qui, il faut le répéter, ne sera que rarement voire jamais le cas, l'article 13.23, alinéa 3, proposé de la loi sur la sécurité prévoit clairement la primauté des militaires. Le dirigeant opérationnel de l'entreprise de sécurité maritime se conforme, dans ce cas, aux instructions (également de police judiciaire) des militaires concernés. Ces derniers peuvent dès lors exercer pleinement leurs compétences, comme

— *Aanwezigheid van een magistraat aan boord van het schip*

Aan boord van koopvaardij schepen zullen zich uiteraard geen magistraten bevinden. De meerwaarde van de aanwezigheid van een magistraat zou overigens heel relatief zijn, los van het veiligheidsvraagstuk en bezwaren van statutaire, logistieke, financiële en operationele aard. Overigens is het maar gedeeltelijk waar dat bij militaire operaties altijd een magistraat aanwezig is. Momenteel is slechts gedurende een korte periode een federaal magistraat aanwezig op het schip. Dat een magistraat aan de zending zou deelnemen over de volledige duur ervan, is thans niet realistisch (beschikbaarheid van de federale magistraten, mogelijkheden om aan boord te gaan enzovoort). Als het om private handelsschepen gaat, is dat probleem uiteraard nog veel nijpender. Het spreekt vanzelf dat bij andere gewapende bewakingsopdrachten door privéveiligheidsagenten al evenmin een magistraat aanwezig is en *a fortiori* niet in de gevallen die hier worden besproken.

— *Samenwerking met het leger*

De ontworpen maatregelen strekken er niet toe tegelijkertijd VPD's en maritieme veiligheidsondernemingen aan boord van een schip in te zetten. De reder moet de BMP-regels toepassen als hij een beroep wil doen op een maritieme veiligheidsonderneming. Tot die BMP's behoort overigens ook een risicoanalyse. Als het schip gebruikmaakt van VPD's, zal de risicoanalyse in de praktijk uitwijzen dat de bijkomende inzet van een maritieme veiligheidsonderneming niet kan worden verantwoord. Indien op verzoek van de kapitein van een schip dat wordt aangevallen, de hulp wordt ingeroepen van een Belgisch oorlogsschip dat of Belgische militairen die in het betrokken gebied aanwezig zijn in het raam van een operatie om zeepiraterij te voorkomen of te bestrijden, dan voorziet het ontworpen artikel 17 (DOC 53 2509/001) erin dat, met het oog op de coördinatie van de operatie, de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsploeg de operationele instructies van de betrokken Belgische militairen volgt. Niettemin moet ervan worden uitgegaan dat een dergelijke situatie zich niet of nauwelijks zal voordoen.

Bij gelijktijdige aanwezigheid van militairen en maritieme veiligheidsdiensten, wat, het weze herhaald, zelden tot nooit het geval zal zijn, voorziet het ontworpen artikel 13.23, derde lid, van de bewakingswet duidelijk in de voorrang voor de militaire aanwezigheid. De operationele verantwoordelijke van de maritieme veiligheidsonderneming richt zich in dat geval naar de instructies (ook van gerechtelijke politie) van de betrokken militairen. Deze laatste kunnen dan ook ten volle

le prévoient les lois du 30 décembre 2009 (loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire).

— *Élaboration des arrêtés d'exécution*

L'intention est de transmettre quasi tous les arrêtés royaux au Conseil d'État, après les avoir soumis le cas échéant au Conseil des Ministres, dès que le vote en Commission de l'Intérieur aura été finalisé.

Un projet d'arrêté royal fixant les zones maritimes pour l'utilisation du gardiennage privé contre la piraterie maritime a été approuvé par le Conseil des Ministres du 20 juillet 2012, qui, après approbation du projet de loi 53 2509/001 en commission de l'Intérieur, sera soumis pour avis à la section législation du Conseil d'État, pour être soumis, après avis du Conseil d'État, à la signature des ministres compétents et du Chef de l'État, après quoi il sera publié. Une fois ce projet de loi approuvé en commission de l'Intérieur, un autre projet d'arrêté royal "concernant les communications et notifications par les propriétaires ou exploitants de navires enregistrés qui sont requises quand ils font appel à une entreprise de sécurité maritime" suivra le même chemin.

— *Évaluation*

Le gouvernement n'a pas d'objection à ce que les résultats de l'évaluation soient présentés au parlement.

— *Harmonisation européenne et droit comparé*

Tout d'abord, il n'y a pas de réglementation européenne qui régit les activités des entreprises de sécurité maritime. Ensuite, la politique des États membres dans cette matière est très diversifiée. C'est ainsi que dans la grande majorité des États membres européens, il n'y a pas encore de réglementation en la matière et que dans quelques États membres, cette réglementation est en préparation. Pour certains États membres, cette activité particulière n'est pas interdite, mais elle n'est pas non plus régie. Tandis que pour d'autres États membres, la sécurité maritime est, par principe, une activité interdite.

Enfin, la grande diversité de politiques nationales et de sensibilités au sein des États membres de l'Union explique que ce dossier n'est probablement pas encore prêt pour une harmonisation européenne.

hun bevoegdheden uitoefenen zoals voorzien door de wetten van 30 december 2009 (wet betreffende de strijd tegen piraterij op zee en de wet betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk wetboek).

— *Uitwerking van de uitvoeringsbesluiten*

Zodra de wetsontwerpen door de commissie voor de Binnenlandse Zaken zullen zijn aangenomen, is het de bedoeling nagenoeg alle koninklijke besluiten, na bespreking ervan in de Ministerraad, over te zenden aan de Raad van State.

Een ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de maritieme gebieden voor de inzet van privébeveiliging tegen zeepiraterij werd goedgekeurd door de Ministerraad van 20 juli 2012; na de aanneming van wetsontwerp DOC 53 2509/001 door de commissie voor de Binnenlandse Zaken zal dat ontwerp van koninklijk besluit ter advies worden voorgelegd aan de afdeling wetgeving van de Raad van State en vervolgens, nadat de Raad van State zijn advies zal hebben uitgebracht, ter ondertekening worden voorgelegd aan de bevoegde ministers en het Staatshoofd; ten slotte zal het door het *Belgisch Staatsblad* verschijnen. Zodra dit wetsontwerp zal zijn aangenomen door de commissie voor de Binnenlandse Zaken, zal dezelfde procedure worden gevolgd voor een ander ontwerp van koninklijk besluit, namelijk met betrekking tot de verplichte mededelingen en kennisgevingen door de eigenaars of uitbaters van geregistreerde schepen wanneer zij een beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming.

— *Evaluatie*

De regering heeft er niets op tegen dat de resultaten van de evaluatie aan het Parlement worden voorgelegd.

— *Europese harmonisering en vergelijkend recht*

Eerst en vooral moet worden gesteld dat er geen Europese regelgeving is die de activiteiten van de maritieme veiligheidsondernemingen regelt. Voorts voeren de lidstaten een zeer uiteenlopend beleid dienaangaande. Veruit de meeste EU-lidstaten beschikken nog niet over een reglementering terzake, terwijl een aantal lidstaten wél een regelgeving dienaangaande aan het uitwerken zijn. Sommige lidstaten menen dat deze bijzondere activiteit, hoewel niet verboden, evenmin geregeld is, terwijl andere lidstaten maritieme veiligheid principieel als een verboden activiteit beschouwen.

De grote diversiteit in de respectieve nationale beleidslijnen en de gevoeligheden van de EU-lidstaten verklaart ten slotte waarom dit dossier wellicht nog niet rijp is voor een Europese harmonisering.

Les États membres suivants de l'UE et de l'EEE autorisent la protection armée, que ce soit avec ou sans réglementation spécifique concernant l'autorisation des entreprises: la Norvège, le Danemark, l'Italie, l'Espagne et Chypre.

— Application du principe “non bis in idem”

Le principe ‘*non bis in idem*’ implique qu’une personne ne peut être condamnée qu’une seule fois pour le même fait. Toutes les infractions à la loi sur la sécurité privée donnent lieu à des sanctions administratives. Il n’y a donc pas de double peine. Outre des infractions à la loi ou à ses arrêtés d’exécution, un agent de sécurité maritime peut cependant également avoir commis d’autres infractions au sens du droit belge. La disposition proposée à l’article 27 vise à ne laisser subsister aucun doute que, si des faits pénaux ont été commis, le droit pénal demeure entièrement applicable, en dépit du système des sanctions administratives, prévu dans la loi sur la sécurité privée. Il ne s’agit donc pas d’une situation à laquelle le principe de droit *non bis in idem* trouverait à s’appliquer.

— Prolongation éventuelle de la durée de validité de la loi

Le projet de loi 53 2509/001 prévoit que la validité de la loi peut être prolongée après le 31 décembre 2014 par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. L’utilisation d’un arrêté royal permet de prolonger la loi plus rapidement. Pour des raisons d’ordre légistique, pareil arrêté royal doit être confirmé par une loi. Le fait que l’arrêté doit être confirmé par une loi, sous peine d’abrogation des dispositions concernées, n’empêche pas la loi de rester en vigueur après le 31 décembre 2014, et ce, soit pendant la période entre l’entrée en vigueur de l’arrêté de prolongation et l’entrée en vigueur de la loi de confirmation législative, soit, à défaut de confirmation dans un délai de six mois, pour la période maximale de six mois à partir de l’entrée en vigueur de l’arrêté de prolongation.

Dans la mesure où le gouvernement estime à ce moment que la législation proposée doit être prolongée, il semble logique qu’il soumette au Roi un arrêté de prolongation, entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2015 ou bien qu’il dépose d’emblée un projet de loi visant à amender ou à abroger l’article 31 précité. Il va de soi que cette dernière possibilité peut également faire l’objet d’une initiative parlementaire.

De volgende EU- en EER-lidstaten staan gewapende bewapening toe, al dan niet met een specifieke regeling voor de vergunning van ondernemingen: Noorwegen, Denemarken, Italië, Spanje en Cyprus.

— Toepassing van het principe “non bis in idem”

Het beginsel *non bis in idem* houdt in dat iemand voor hetzelfde feit slechts eenmaal kan gestraft worden. De inbreuken op de wet private veiligheid worden allemaal administratiefrechtelijk gesanctioneerd. Er is dus geen dubbele bestraffing. Nochtans is het mogelijk dat naast inbreuken op de wet of haar uitvoeringsbesluiten een maritieme veiligheidsagent ook inbreuken heeft gepleegd die naar Belgisch recht een misdrijf uitmaken. De bedoeling van de bepaling in artikel 27 strekt er toe er geen enkele twijfel te laten over bestaan, dat, indien er zich strafrechtelijke feiten zouden hebben voorgedaan, het strafrecht onverminderd van toepassing blijft, ondanks het systeem van administratiefrechtelijke sancties, voorzien in de wet private veiligheid. Het gaat dus niet om een situatie, waarop het rechtsbeginsel *non bis in idem* van toepassing zou zijn.

— Eventuele verlenging van de geldigheidsduur van de wet

Het wetsontwerp 53 2509/001 bepaalt dat haar geldigheid na 31 december 2014 kan verlengd worden bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. De aanwending van een koninklijk besluit laat toe sneller tot een verlenging over te gaan. Een dergelijk koninklijk besluit behoeft om legistische redenen de bekrachtiging bij wet. Het feit dat het besluit bekrachtiging bij wet behoeft, op straffe van opheffing van de betrokken bepalingen, staat er niet aan in de weg dat de betrokken wet ondertussen geldig blijft na 31 december 2014 en dit gedurende, ofwel de periode tussen de inwerkingtreding van het verlengingsbesluit en de periode van de inwerkingtreding van de bekrachtigingswet, ofwel bij gebrek aan bekrachtiging binnen een termijn van 6 maanden, voor de voorziene maximale periode van 6 maanden vanaf de inwerkingtreding van het verlengingsbesluit.

Het lijkt logisch dat, voor zover de regering op dat moment van oordeel is dat de hier voorziene wetgeving moet verlengd worden, zij hetzij een verlengingsbesluit aan de Koning voorlegt dat ingaat op 1 januari 2015, hetzij meteen een wetsontwerp indient waarbij voormeld artikel 31 wordt geamendeerd of opgeheven. Dat laatste kan natuurlijk ook via een parlementair initiatief gebeuren.

C. Répliques

M. Ben Weyts (N-VA) constate que les réponses aux questions des membres n'ont pas incité ces derniers à présenter des amendements au projet de loi. Ceux-ci auraient pourtant leur raison d'être compte tenu des précisions fournies.

En outre, il n'a pas été répondu à la question de savoir si une concertation a eu lieu avec le secteur privé de la sécurité. Les réponses révèlent toutefois que l'entreprise qui peut proposer les services est soit une entreprise étrangère, soit une entreprise belge collaborant avec une entreprise étrangère sur la base d'un protocole. Une expérience est donc requise. Les entreprises étrangères ont toutefois acquis cette expérience dans le cadre d'une autre réglementation qui peut éventuellement différer du droit belge. Dans le même temps, aucune étude de droit comparé n'a été menée pour préparer le projet de loi. Il est juste indiqué que la situation juridique peut différer considérablement entre les pays de l'Union européenne, et qu'elle est en constante évolution. Qui plus est, le ministre admet non seulement que les tâches seront principalement réservées aux entreprises étrangères, mais aussi aux travailleurs étrangers. L'attention est ainsi attirée sur la disponibilité d'anciens militaires de France et de Grande-Bretagne.

L'intervenant peut comprendre l'argument avancé en faveur de la condition d'expérience selon lequel il s'agit d'une mission délicate. Mais pourquoi ne pas prévoir une formation pour les personnes n'ayant pas cette expérience? Le gouvernement indique que les candidats expérimentés doivent suivre une formation à la *Zeevaartschool* d'Anvers. Les entreprises ou le personnel établis à l'étranger sont toutefois soumis aux mêmes conditions que les entreprises et le personnel établis en Belgique, et le principe d'équivalence est appliqué lors de l'examen des dossiers de demande. Ainsi, un candidat ayant suivi une formation adéquate à l'étranger ne sera pas tenu de suivre une nouvelle formation en Belgique. Il s'ensuit que les étrangers ayant suivi une formation adéquate à l'étranger seront dispensés de suivre la formation à Anvers. Au cours de cette formation, les candidats apprennent tant les règles internationales que les procédures belges. Les étrangers bénéficient donc d'une dispense, tandis que les Belges ayant acquis une expérience à l'étranger sont obligés de suivre ladite formation. C'est très étrange. Le principe d'équivalence précité ne se concrétise donc pas dans la loi.

Comme déjà indiqué, le gouvernement admet ne pas avoir procédé à une étude de droit comparé. C'est très curieux eu égard au principe d'égalité mis en avant. L'expérience acquise à l'étranger est traitée sur

C. Replieken

De heer Ben Weyts (N-VA) stelt vast dat de antwoorden op de vragen van de leden geen aanleiding hebben gegeven tot amendering van het wetsontwerp. De geboden verduidelijkingen nopen daar nochtans toe.

Tevens blijft het antwoord op de vraag of er overleg is gepleegd met de private veiligheidssector uit. Uit de antwoorden blijkt wel dat ofwel een buitenlandse onderneming de diensten kan aanbieden, ofwel een Belgische onderneming die samenwerkt met een buitenlandse onderneming op basis van een protocol. Er geldt dus een ervaringsvereiste. De buitenlandse ondernemingen hebben echter die ervaring opgebouwd onder andere regelgeving die mogelijks afwijkt van het Belgische recht. Tegelijk werd geen rechtsvergelijkend onderzoek gevoerd ter voorbereiding van het wetsontwerp. Er wordt louter gesteld dat de juridische situatie in de EU-landen zeer verschillend en in volle evolutie is. Bovendien wordt toegegeven dat niet enkel voornamelijk buitenlandse bedrijven het werk zullen uitvoeren, maar ook buitenlandse werknemers. Zo wordt gewezen op de beschikbaarheid van ex-militairen uit Frankrijk en Groot-Brittannië.

De spreker heeft begrip voor het argument ter ondersteuning van de ervaringsvereiste dat het gaat om een delicate opdracht. Waarom wordt echter niet voorzien in een opleiding voor personen die de ervaring niet hebben? De regering stelt dat de ervaren kandidaten een opleiding moeten volgen in de Zeevaartschool in Antwerpen. In het buitenland gevestigde ondernemingen of personeel worden evenwel aan dezelfde voorwaarden onderworpen dan ondernemingen en personen in België, en bij de beoordeling van de aanvraagdossiers wordt het gelijkwaardigheidsbeginsel gehanteerd. Wie bijvoorbeeld een gepaste opleiding volgde in het buitenland, moet niet opnieuw een opleiding volgen in België. Dat leidt ertoe dat buitenlanders die een gepaste opleiding hebben gevolgd in het buitenland zijn vrijgesteld voor de opleiding in Antwerpen. In die vorming worden zowel de internationale regels als de Belgische procedures aangeleerd. De buitenlanders genieten dus een vrijstelling van die opleiding, maar de Belgen met buitenlandse ervaring moeten de vorming wel doorlopen. Dat is zeer vreemd. Het genoemde gelijkheidsbeginsel wordt aldus niet geconcretiseerd in de wet.

Zoals eerder aangehaald, geeft de regering toe geen rechtsvergelijkend onderzoek te hebben gevoerd. Dat is zeer eigenaardig in het licht van het vooropgestelde gelijkheidsbeginsel. Buitenlandse ervaring wordt

un pied d'équivalence, alors qu'on ne sait pas quelles formations y existent. Il est uniquement indiqué que la Norvège, le Danemark, l'Italie, l'Espagne et Chypre autorisent une surveillance armée, dans le cadre d'un dispositif d'agrément spécifique ou non. On n'a pas procédé à une analyse approfondie de ces systèmes.

Les commentaires du gouvernement sur le principe *non bis in idem* sont clairs. La disposition dans le projet de loi à l'examen l'est beaucoup moins. Le Conseil d'État, lui aussi, critique l'utilisation des mots "sans préjudice de" dans l'article 27 de l'avant-projet de loi (DOC 53 2509/001, p. 42).

Enfin, le projet de loi à l'examen laisse également planer l'ambiguïté sur la relation judiciaire entre le commandant militaire et le capitaine du navire lorsque tous deux sont à bord. Le gouvernement explique que dans ce cas, le commandant est le responsable opérationnel. Pourquoi ne pas l'inscrire en toutes lettres dans le projet de loi?

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Économie, des Consommateurs et de la Mer du Nord, souligne que l'article 13.23, alinéa 3, proposé, de la loi sur le gardiennage prévoit clairement que la présence militaire a la *priorité* opérationnelle.

En matière judiciaire également, les compétences du capitaine et du commandant militaire sont fixées, plus précisément dans le droit maritime. Ces règles ne sont pas réécrites aujourd'hui.

Le ministre souligne également que le secteur du gardiennage privé a bien été consulté. En outre, la *ratio legis* n'est pas le renforcement de ce secteur, mais bien la sécurité du secteur maritime. Dans le même temps, il s'agit d'une matière urgente. En effet, souvent les entreprises belges ne se voient confier des missions de transport de l'Asie vers l'Europe qu'à la condition de disposer d'une équipe de sécurité à bord du navire et donc de conclure un contrat de sécurité avec une entreprise spécialisée. Dans le cas contraire, le contrat leur passe sous le nez. La mise en place d'une formation s'impose donc immédiatement, et pas dans un délai de six mois. Le secteur maritime est quotidiennement confronté à cette problématique.

Le principe de base de la réglementation à l'examen n'est donc en aucun cas l'élaboration d'un nouveau modèle d'entreprise pour le secteur du gardiennage privé. Ce secteur n'est d'ailleurs pas vraiment demandeur en la matière, vu qu'il ne s'agit pas de tâches faciles.

Étant donné le caractère spécialisé et urgent de cette matière, les entreprises belges sans expérience sont

evenwaardig gehonoreerd, zonder te weten welke opleidingen daar bestaan. Er wordt enkel gesteld dat Noorwegen, Denemarken, Italië, Spanje en Cyprus een gewapende bewapening toestaan, al dan niet met een specifieke vergunningenregeling. Een diepgaandere analyse van die systemen werd niet gedaan.

De toelichting van de regering over het beginsel *non bis in idem* is duidelijk. De bepaling in het wetsontwerp is dat veel minder. Ook de Raad van State heeft kritiek op het gebruik van het woord "onverminderd" in artikel 27 van het voorontwerp van wet (DOC 53 2509/001, blz. 42).

Ten slotte is er in het wetsontwerp ook de onduidelijkheid over de gerechtelijke verhouding tussen de militaire commandant en de kapitein van het schip wanneer beiden aan boord zijn. De regering licht toe dat in dat geval de commandant de bevelhebber is. Waarom wordt dat niet als dusdanig opgenomen in het wetsontwerp?

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee benadrukt dat artikel 13.23, derde lid, van de bewakingswet duidelijk voorziet in de operationele voorrang voor de militaire aanwezigheid.

Ook op het gerechtelijke vlak zijn de bevoegdheden van de kapitein en de militaire commandant vastgelegd, meerbepaald in het maritiem recht. Die regels worden thans niet herschreven.

De minister benadrukt tevens dat de private beveiligingssector wel degelijk geconsulteerd werd. De *ratio legis* is bovendien niet de versterking van die sector, maar wel de beveiliging van de maritieme sector. Tegelijk gaat het om een urgente materie. Belgische bedrijven krijgen immers vaak slechts opdrachten voor vervoer van Azië naar Europa op voorwaarde dat er een veiligheidsequipe aan boord van het schip is en dus een veiligheidscontract is met een gespecialiseerde firma. Anders krijgen zij het contract niet toegewezen. Een opleiding dient zich dan ook onmiddellijk aan, en niet op een termijn van zes maanden. De maritieme sector wordt dagelijks met de problematiek geconfronteerd.

Het uitgangspunt van de voorliggende regelgeving is dus geenszins de uitwerking van een nieuw business-model voor de private beveiligingssector. Die sector is daar ook niet meteen vragende partij voor, aangezien het geen eenvoudig takenpakket betreft.

Gelet op het gespecialiseerde en dringende karakter van de materie worden Belgische ondernemingen

autorisées à remplir ces missions, à condition qu'elles s'associent à une entreprise étrangère qui, elle, a de l'expérience sur ce plan. La problématique est tellement urgente qu'on n'a pas le temps de dispenser d'abord la formation nécessaire au personnel belge et de créer ainsi notre propre secteur belge en la matière. C'est pour des raisons de rapidité et de sécurité juridique que les choix précités ont été effectués. La voie choisie permet aux entreprises belges d'avoir l'occasion et le temps de s'approprier ces tâches spécialisées.

Les systèmes étrangers ont bel et bien été analysés. Il ressort de cette analyse que certains pays créent également un cadre législatif, alors que d'autres laissent une liberté totale en la matière. Le gouvernement a choisi la première option. Il est donc possible qu'une entreprise travaille déjà depuis deux ans sous un autre régime que le régime belge. Mais cette entreprise a alors tout de même déjà acquis deux ans d'expérience en ce qui concerne la spécificité de ce type de missions.

Pour toutes ces raisons, le gouvernement opte pour un système qui peut être rapidement mis en œuvre, et qui n'omet pas de créer un cadre législatif adéquat et assurant la sécurité juridique pour des tâches spécialisées. Il s'agit d'une initiative législative en faveur de l'emploi dans le secteur maritime, et non dans le secteur du gardiennage privé. En outre, on prévoit de toute façon un moment où la réglementation sera évaluée.

M. Fouad Lahssaini (Ecolo-Groen) constate que le projet de loi répond surtout à une demande des armateurs de garantir la sécurité sur les bateaux battant pavillon belge. En l'occurrence, il est d'avis que l'urgence peut être mauvaise conseillère et empêche d'appréhender de manière plus générale la problématique de la piraterie. L'intervenant juge qu'il conviendrait de prendre en compte la situation difficile des pêcheurs somaliens résultant du dérèglement de l'État somalien. Face à leur situation économique précaire et confrontés à des navires qui puisent les richesses de la région, les pêcheurs n'ont en effet d'autre solution que celle de recourir aux armes pour protéger la zone, ce qui explique qu'ils s'attaquent parfois aux navires la traversant.

L'intervenant est d'avis qu'il faut privilégier la dimension de la justice et du droit et prévoir suffisamment de garanties au bénéfice des personnes qui pourraient être considérées comme étant des pirates. Il évoque à ce sujet le cas d'un "pirate" somalien emprisonné et poursuivi en France qui, à l'issue de la procédure, a été acquitté en raison des vices qui l'entachaient et

zonder ervaring toegelaten tot die opdrachten op voorwaarde dat zij zich associëren met een buitenlandse onderneming die de ervaring wel heeft. De problematiek is dermate dringend dat er geen tijd is om eerst Belgisch personeel de noodzakelijke opleiding te laten genieten en aldus een eigen Belgische sector ter zake te laten ontstaan. Om redenen van snelheid en rechtszekerheid werden de genoemde keuzes gemaakt. Via de gekozen weg krijgen de Belgische ondernemingen de kans en de tijd om zich dat gespecialiseerde takenpakket eigen te maken.

De buitenlandse systemen werden wel degelijk gescreend. Uit die analyse blijkt dat sommige landen eveneens een wetgevend kader scheppen, terwijl andere landen een algehele vrijheid laten. De regering gaat voor de eerste optie. Het is dus mogelijk dat een onderneming al twee jaar werkt onder een ander regime dan het Belgische. Maar dat bedrijf heeft dan toch al twee jaar ervaring opgebouwd met de specificiteit van dat soort opdrachten.

Om al die redenen opteert de regering voor een systeem dat snel kan worden geïmplementeerd, en niet nalaat een degelijk en rechtszeker wetgevend kader te scheppen voor een gespecialiseerd takenpakket. Het gaat om een wetgevend initiatief ten behoeve van de tewerkstelling in de maritieme sector, en niet van de sector van de private beveiliging. Bovendien wordt hoe dan ook voorzien in een evaluatiemoment van de regelgeving.

De heer Fouad Lahssaini (Ecolo-Groen) constateert dat het ter bespreking voorliggende wetsontwerp bovenal tegemoet komt aan het verzoek van de reders om de veiligheid op de schepen onder Belgische vlag te waarborgen. In dit geval is hij van mening dat haast en spoed wellicht slechte raadgevers zijn en dat zij verhinderen dat het vraagstuk van de piraterij uit een algemenere invalshoek wordt benaderd. Volgens de spreker zou men er rekening moeten mee houden dat de Somalische vissers door de deregulering van de Somalische Staat in een lastig parket verkeren. Zij bevinden zich in een kwetsbare economische toestand en worden geconfronteerd met schepen die de rijkdommen uit de regio weghalen; de vissers zien dan ook geen andere oplossing dan naar de wapens te grijpen om de zone te beschermen. Dit verklaart waarom zij de passerende schepen soms aanvallen.

Het lid meent dat men de voorkeur moet geven aan een gerechtelijke oplossing en dat men in voldoende garanties moet voorzien voor vermoedelijke piraten. In dat verband verwijst hij naar het geval van een Somalische "piraat" die in Frankrijk gevangen werd gehouden en vervolgd, en die na de procedure werd vrijgesproken op grond van procedurefouten en de getuigenissen

des témoignages de victimes qui le disculpaient. A cet égard, les personnes concernées pourront-elles également bénéficier du système de vidéoconférence avec un avocat?

M. Lahssaini salue toutefois le fait qu'une évaluation de la loi soit prévue et que cette évaluation pourra par ailleurs être présentée au Parlement.

Enfin, l'intervenant prend note de ce que compte tenu des conditions prévues dans le projet de loi, ce sont surtout des entreprises de sécurité maritime étrangères qui pourront intervenir pour garantir la sécurité sur les navires battant pavillon belge. A cet égard, ne devrait-on pas prévoir des clauses au sein des autorisations prévoyant que ces entreprises sont soumises au droit belge?

M. Denis Ducarme (MR) indique que le groupe MR soutient les projets de loi à l'examen qui permettent aux entreprises d'accéder à de nouveaux métiers.

M. Laurent Devin (PS) remercie les ministres pour la précision des réponses apportées. Il constate que de nombreux aspects devront encore être réglés par arrêtés royaux. Il se réjouit par ailleurs que l'évaluation dont question à l'article 30 pourra également être soumise au Parlement.

M. Georges Dallemagne (cdH) souligne la rédaction prudente des projets de loi à l'examen qui permettront de répondre, de manière temporaire et subsidiaire, à une situation inquiétante caractérisée par des actes d'une extrême brutalité. Certes, l'intervenant préférerait que soit privilégié le recours à des opérations militaires concertées internationalement mais l'actualité démontre que cela ne suffit pas toujours. Il n'est néanmoins nullement question ici de procéder à une privatisation à outrance: les textes à l'examen prévoient en effet suffisamment de balises pour éviter une telle dérive. Le processus d'évaluation prévu par le projet de loi n° 53 2509/001 est également appréciable.

Pour le reste, l'intervenant souhaiterait connaître le type d'armement autorisé à bord ainsi que les règles conditionnant l'engagement des agents par les entreprises de sécurité maritime? Quel est en outre le nombre d'équipes qui devront être mobilisées?

M. Kristof Waterschoot (CD&V) souligne que des efforts ont déjà été fournis dans plusieurs domaines afin

van slachtoffers die hem van alle blaam zuiverden. De spreker wenst te weten of de betrokkenen in aanmerking zouden kunnen komen voor een videoconferentieverhoor in het bijzijn van een advocaat.

De heer Lahssaini is evenwel ingenomen met de in uitzicht gestelde evaluatie van de wet, alsook met het feit dat die evaluatie aan het Parlement kan worden voorgelegd.

Ten slotte neemt de spreker nota van het feit dat, rekening houdend met de in het wetsontwerp bepaalde vereisten, vooral de buitenlandse maritieme veiligheids-ondernemingen kunnen optreden om de veiligheid van de schepen onder Belgische vlag te waarborgen. Hij vraagt zich af of de vergunningen niet zouden moeten worden voorzien van clausules die bepalen dat die ondernemingen onder het Belgische recht ressorteren.

De heer Denis Ducarme (MR) deelt mee aan dat zijn fractie haar steun zal verlenen aan de ter bespreking voorliggende wetsontwerpen die de ondernemingen toegang tot nieuwe beroepen verschaffen.

De heer Laurent Devin (PS) dankt de ministers voor de preciseringen in hun antwoorden. Het lid constateert dat tal van aspecten nog bij koninklijk besluit moeten worden geregeld. Voorts is hij ermee ingenomen dat ook de in artikel 30 bedoelde evaluatie aan het Parlement kan worden voorgelegd.

De heer Georges Dallemagne (cdH) onderstreept dat de ter bespreking voorliggende wetsontwerpen heel omzichtig zijn geformuleerd. Die teksten zullen het mogelijk maken tijdelijk en subsidiair op te treden tegen zorgwekkende feiten, waarbij piraten extreem brutaal geweld niet schuwen. De spreker vindt dat veeleer zou moeten worden opgetreden via op internationaal niveau overlegde militaire interventies, maar de actualiteit toont aan dat zulks niet altijd volstaat. Toch ligt de weg naar een ongebreidelde privatisering geenszins open, want de ter bespreking voorliggende wetsontwerpen zetten immers voldoende bakens uit om een dergelijke foute optie uit te sluiten. Ook de bij wetsontwerp DOC 53 2509/001 in uitzicht gestelde evaluatieprocedure is volgens het lid een positief aspect.

Voor het overige informeert de spreker naar het soort wapentuig dat op de schepen mag worden ingezet, alsmede naar de regels die zullen bepalen onder welke voorwaarden de ondernemingen voor maritieme veiligheid de personeelsleden in dienst mogen nemen. Hoeveel teams zullen voorts moeten worden ingezet?

De heer Kristof Waterschoot (CD&V) benadrukt dat er op diverse terreinen reeds inspanningen werden

de renforcer la position de la Belgique en tant que nation maritime. Les projets de loi à l'examen s'inscrivent également dans cette philosophie. Le problème ne se limite pas au seul Golfe d'Aden mais se pose également au large de la côte de l'Afrique de l'Ouest ou dans la mer de Chine méridionale. Il serait irresponsable de ne pas prendre les mesures proposées et de ne pas soutenir ce secteur.

L'intervenant déplore toutefois le caractère temporaire des mesures, lesquelles seront évaluées et devront être reconfirmées. Il s'agit d'une procédure lourde qui est également source d'insécurité juridique. Il est illusoire de penser que la piraterie maritime appartiendra au passé dans deux ans. Dès lors, il convient d'indiquer clairement au secteur que le gouvernement partage les préoccupations opérationnelles du secteur maritime.

M. Ben Weyts (N-VA) reconnaît le caractère urgent des mesures, ainsi que la nécessité de soutenir le secteur maritime. Il y voit d'autant plus de raisons de clarifier le projet de loi, au bénéfice de la sécurité juridique, à l'aide de plusieurs amendements, estimant que le texte actuel est trop incomplet et imprécis.

Par exemple, le ministre a indiqué qu'en matière policière et judiciaire, la relation entre le commandant militaire et le capitaine était déjà fixée dans le droit maritime. Or, l'article 2 du projet de loi DOC 53 2510/001 prévoit que le procès-verbal peut être établi aussi bien par le commandant que par le capitaine. Auparavant, il était mis en avant que le commandant exerçait le commandement.

M. Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre de l'Economie, des Consommateurs et de la Mer du Nord, explique que tous deux sont compétents pour établir le procès-verbal et qu'aucune relation hiérarchique n'existe à cet égard. Du point de vue opérationnel, le commandant exerce le commandement tandis que du point de vue judiciaire, la disposition qui s'applique est l'article 2, § 1^{er}, de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, lequel confie l'initiative de l'arrestation tant au commandant qu'au capitaine, sous l'autorité du juge d'instruction et du procureur.

Mme Joëlle Milquet, vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, souligne que les projets de loi créent un cadre réglementaire très détaillé et mûrement réfléchi. Eu égard au caractère délicat de la problématique, il s'imposait également de prévoir une série de garanties, telles que l'expérience requise, l'application du droit pénal, le rapportage des incidents et l'évaluation.

geleverd om de positie van België als maritieme natie te versterken. Ook de voorliggende wetsontwerpen schrijven zich in die filosofie in. Het probleem beperkt zich niet enkel tot de regio van de Golf van Aden, maar stelt zich ook voor de kust van West-Afrika of in de Zuid-Chinese Zee. Het zou onverantwoordelijk zijn de voorgestelde maatregelen niet te nemen en de sector niet te ondersteunen.

De spreker betreurt evenwel de tijdelijkheid van de maatregelen, die zullen worden geëvalueerd en opnieuw bekrachtigd moeten worden. Het gaat om een zware procedure, die tegelijk rechtsonzekerheid creëert. Het is een illusie te denken dat maritieme piraterij over twee jaar tot het verleden zal behoren. Er is dan ook nood aan een sterk signaal naar de sector dat de regering de operationele problemen van de maritieme sector deelt.

De heer Ben Weyts (N-VA) gaat akkoord met het dringende karakter van de maatregelen en de noodzaak om de maritieme sector te ondersteunen. Het zijn redenen te meer om ten behoeve van de rechtszekerheid het wetsontwerp te verduidelijken aan de hand van amendementen. De huidige tekst is te onvolledig en te onduidelijk.

Zo heeft de minister gesteld dat de politionele en gerechtelijke verhouding tussen de militaire commandant en de kapitein reeds is vastgelegd in het maritiem recht. Nochtans bepaalt artikel 2 van het wetsontwerp DOC 53 2510/001 dat zowel de commandant als de kapitein het proces-verbaal kunnen opstellen. Voorheen werd de commandant als bevelhebber naar voren geschoven.

De heer Johan Vande Lanotte, vice-eersteminister en minister van Economie, Consumenten en Noordzee legt uit dat beiden de bevoegdheid hebben om proces-verbaal op te stellen. Op dat vlak geldt geen hiërarchie. Op operationeel gebied is de commandant de bevelhebber, op gerechtelijk vlak geldt artikel 2, § 1, van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, dat het initiatief tot aanhouden zowel bij de commandant als bij de kapitein legt, onder hiërarchie van de onderzoeksrechter en de procureur.

Mevrouw Joëlle Milquet, vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen onderlijnt dat de wetsontwerpen een zeer gedetailleerd en welafgewogen regelgevend kader scheppen. Gelet op het delicate karakter van de problematiek was het ook noodzakelijk om een reeks garanties in te bouwen, zoals de ervaringsvereiste, de toepassing van het strafrecht, de rapportering van incidenten en de evaluatie.

Les projets de loi ne visent que certains cas déterminés, qui se présentent dans des régions déterminées, où des attaques violentes menacent la sécurité des personnes. Ils font preuve d'une grande circonspection dans l'approche de ce thème et répriment, au besoin, les abus potentiels. Raison pour laquelle le Conseil d'État a formulé des observations minimales quant à ces projets de loi.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

A. **Projet de loi portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution (DOC 53 2509/001)**

Art. 1 à 13

Les articles 1 à 13 ne font l'objet d'aucune observation et sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 14

L'article 14 ne fait l'objet d'aucune observation et est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Art. 15 à 25

Les articles 15 à 25 ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés par 13 voix contre une.

Art. 26

L'article 26 ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 27

L'article 27 ne fait l'objet d'aucune observation et est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Art. 28

L'article 28 ne fait l'objet d'aucune observation et est adopté par 13 voix et une abstention.

De wetsontwerpen beogen slechts welbepaalde gevallen die zich voordoen in welbepaalde regio's, en waarbij de veiligheid personen in gevaar wordt gebracht door een gewelddadige aanval. Zij benaderen dat thema met veel omzichtigheid, en beteugelen waar nodig de mogelijke misbruiken. Om die reden heeft de Raad van State slechts beperkte opmerkingen geformuleerd bij de wetsontwerpen.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

A. **Wetsontwerp houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet (DOC 53 2509/001)**

Art. 1 tot 13

Over de artikelen 1 tot 13 worden geen opmerkingen gemaakt en ze worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 14

Over artikel 14 zijn er geen opmerkingen en het wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 15 tot 25

Over de artikelen 15 tot 25 worden geen opmerkingen gemaakt en ze worden achtereenvolgens aangenomen met 13 stemmen tegen 1.

Art. 26

Over artikel 26 zijn er geen opmerkingen en het wordt eenparig aangenomen.

Art. 27

Over artikel 27 zijn er geen opmerkingen en het wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

Art. 28

Over artikel 28 zijn er geen opmerkingen en het wordt aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Art. 29 et 30

Les articles 29 et 30 ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés par 11 voix et 3 abstentions.

Art. 31

L'article 31 ne donne lieu à aucune observation et est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

La commission souscrit aux corrections techniques proposées.

L'ensemble du projet de loi n° 53 2509, tel que corrigé, est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Art. 29 en 30

Over de artikelen 29 en 30 worden geen opmerkingen gemaakt en ze worden achtereenvolgens aangenomen met 11 stemmen en 3 onthoudingen.

Art. 31

Over artikel 31 zijn er geen opmerkingen en het wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

De commissie is het eens met de voorgestelde technische verbeteringen.

Het verbeterde wetsontwerp nr. 53 2509 wordt in zijn geheel aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

B. Projet de loi portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution (DOC 53 2510/001)

Art. 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 2

L'article 2 ne fait l'objet d'aucune observation et est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

La commission constate que le projet de loi n° 53 2510 ne contient pas de disposition d'entrée en vigueur contrairement au projet de loi n° 53 2509. Elle est d'avis que la date d'entrée en vigueur du projet de loi 53 2510 devrait être identique à celle de l'entrée en vigueur du projet de loi n° 53 2509. La commission décide par conséquent qu'une disposition d'entrée en vigueur sera insérée dans ledit projet de loi pour réparer cet oubli et que cette insertion ne doit pas faire l'objet d'un amendement formel.

L'ensemble du projet de loi n° 53 2510 ainsi corrigé est adopté par 10 voix et 4 abstentions.

Les rapporteurs,

Bart SOMERS
Frank WILRYCX

Le président,

Siegfried BRACKE

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution (article 78, 2, alinéa 4 Rgt):

— Projet n° 53 2509:

Art. 3, 4, 5, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 21, 23, 24, 25, 30, 31.

— Projet n° 53 2510: *nihil*.

B. Wetsontwerp houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet (DOC 53 2510/001)

Art. 1

Over dit artikel zijn er geen opmerkingen en het wordt eenparig aangenomen.

Art. 2

Over artikel 2 zijn er geen opmerkingen en het wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

De commissie constateert dat wetsontwerp nr. 53 2510 geen bepaling van inwerkingtreding bevat, in tegenstelling tot wetsontwerp nr. 53 2509. De commissie is van mening dat wetsontwerp nr. 53 2510 op dezelfde datum in werking zou moeten treden als wetsontwerp nr. 53 2509. Ze beslist bijgevolg dat een bepaling van inwerkingtreding in eerstgenoemd wetsontwerp zal worden ingevoegd om die vergetelheid recht te zetten en dat die invoeging niet via een formeel amendement hoeft te geschieden.

Het gehele aldus verbeterde wetsontwerp nr. 53 2510 wordt aangenomen met 10 stemmen en 4 onthoudingen.

De rapporteurs,

Bart SOMERS
Frank WILRYCX

De voorzitter,

Siegfried BRACKE

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vereisen (artikel 78, 2, vierde lid, RGT):

— Wetsontwerp nr. 53 2509:

Art. 3, 4, 5, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 21, 23, 24, 25, 30, 31.

— Wetsontwerp nr. 53 2510: *nihil*.