

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 novembre 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**

SOMMAIRE

Page

1. Résumé	3
2. Exposé des motifs	4
3. Avant-projet I	26
4. Avant-projet II	37
5. Avis du Conseil d'État I	38
6. Avis du Conseil d'État II	44
7. Projet de loi article 78	46
8. Projet de loi article 77	60

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 november 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**

INHOUD

Blz.

1. Samenvatting	3
2. Memorie van toelichting	4
3. Voorontwerp I	26
4. Voorontwerp II	37
5. Advies van de Raad van State I	38
6. Advies van de Raad van State II	44
7. Wetsontwerp artikel 78	46
8. Wetsontwerp artikel 77	60

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 19 novembre 2012

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 28 novembre 2012

De regering heeft dit wetsontwerp op 19 november 2012 ingediend.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 28 november 2012 door de Kamer ontvangen.

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	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
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

*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*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be*

RÉSUMÉ

Les présents projets de loi visent le gardiennage privé à bord de navires battant pavillon belge, dans des zones marines présentant un risque élevé de piraterie, par des entreprises de gardiennage disposant d'une autorisation octroyée sur base du droit belge. Il est prévu que les entreprises de gardiennage doivent obtenir une autorisation spécifique pour cette activité. À cette fin une réglementation spécifique est insérée dans la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière

Les projets de loi prévoient les mécanismes d'information nécessaires visant à mettre les autorités belges au courant de toute mission de gardiennage et des incidents se produisant à cet égard, de sorte que celles-ci puissent réagir de manière appropriée. Il est prévu une délimitation claire entre les compétences du capitaine du navire et le dirigeant opérationnel de l'équipe de gardiennage. Des règles concernant l'utilisation de la force devront être respectés. L'utilisation d'armes est réglée. Les compétences des gardes privés sont fixées.

La loi existante permet d'infliger des amendes administratives aux entreprises non autorisées qui exerceraient cette activité et aux sociétés d'armateurs qui feraient appel à de telles entreprises.

Les compétences nécessaires en matière de constat du délit de piraterie, d'arrestation et interrogation de suspects de piraterie sont octroyés au capitaine du navire, afin de permettre la poursuite de suspects en Belgique.

SAMENVATTING

De voorliggende wetsontwerpen strekken ertoe om private bewaking aan boord van schepen die Belgische vlag voeren toe te staan, in zeegebieden waar er een hoog risico is op piraterij, door bewakingsondernemingen met een vergunning op grond van het Belgisch recht. Er wordt voorzien dat bewakingsondernemingen een aparte vergunning dienen te bekomen voor deze activiteit. Daartoe wordt een specifieke regeling ingevoegd in de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

De wetsontwerpen voorzien in de nodige informatiemechanismen om de Belgische overheid ten gepaste tijde in te lichten over elke bewakingsopdracht en over incidenten die zich daarbij voordoen, zodat zij passend kan reageren. Er is voorzien in een strikte afbakening tussen de bevoegdheden van de kapitein van het schip en de operationele leidinggevende van de bewakingsploeg. Regels omtrent het gebruik van geweld zullen moeten worden nageleefd. Het gebruik van wapens wordt geregeld. De bevoegdheden van de bewakingsagenten worden vastgelegd.

De bestaande wet laat toe administratieve boetes op te leggen aan niet-vergunde ondernemingen die deze activiteit zouden uitoefenen en tevens aan de rederijen die op dergelijke ondernemingen zouden beroep doen.

De nodige bevoegdheden inzake vaststelling van misdrijven van piraterij, aanhouding en verhoor van verdachten van piraterij worden gegeven aan de kapitein van het schip teneinde de vervolging van verdachten in België mogelijk te maken.

EXPOSÉ DES MOTIFS

CHAPITRE 1^{er}

Commentaire général

Section 1^{re}

Introduction

MESDAMES, MESSIEURS,

Le phénomène croissant de la piraterie contre des navires au large de la Somalie et dans le Golfe de Guinée ainsi que la lutte contre celui-ci connaît d'importantes évolutions. La piraterie constitue une menace pour l'aide alimentaire apportée à la Somalie, pour l'utilisation des routes commerciales importantes pour le commerce mondial et pour la sécurité de l'équipage des navires qui empruntent celles-ci. Les mesures internationales, régionales et nationales existantes ne suffisent pas pour combattre efficacement la piraterie. Cette situation oblige la Belgique, en tant qu'État du pavillon, de prendre des mesures en vue de protéger l'équipage à bord des navires qui battent pavillon belge, de préserver les intérêts du pavillon belge et son importance économique pour la Belgique et de protéger les routes commerciales mondiales nécessaires à la croissance économique belge.

Section 2

Lutte contre la piraterie au large de la Somalie au niveau national, régional et international

À partir de la mi-2008, la piraterie contre des navires naviguant dans les eaux territoriales au large de la Somalie s'est dramatiquement amplifiée.

Dans plusieurs résolutions (dernièrement dans la Résolution 1851 (2008)), les Nations Unies ont appelé la communauté internationale à faire de la lutte contre la piraterie au large de la Somalie une priorité.

Depuis 2008, de nombreuses mesures ont été prises par divers États au niveau national, régional et international ainsi que par des propriétaires de navires. Le coût total consacré à la sécurisation contre la piraterie est estimé actuellement à 12 milliards euros par an à l'échelle mondiale.

Différents États, dont les États membres de l'Union européenne ont pris des mesures visant à organiser, dans les eaux au large de la Somalie, au moyens de

MEMORIE VAN TOELICHTING

HOOFDSTUK 1

Algemene bespreking

Afdeling 1

Inleiding

DAMES EN HEREN,

De toenemende piraterij tegen schepen voor de kust van Somalië en in de Golf van Guinea en de bestrijding ervan kennen belangrijke ontwikkelingen. De piraterij vormt een bedreiging voor de voedselhulp aan Somalië, het gebruik van de voor de wereldhandel belangrijke handelsroutes en voor de veiligheid van de bemanning van schepen die van deze handelsroutes gebruik maken. De bestaande internationale, regionale en nationale maatregelen volstaan niet om piraterij afdoende te bestrijden. Deze toestand noopt België ertoe om als vlaggenstaat maatregelen te nemen, met het oog op de bescherming van de bemanning aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, het vrijwaren van de belangen van de Belgische vlag en zijn economische betekenis voor België en de bescherming van de wereldhandelsroutes die noodzakelijk zijn voor de Belgische economische groei.

Afdeling 2

Bestrijding van piraterij voor de kust van somalië op nationaal, regionaal en internationaal niveau

Vanaf midden 2008 deed er zich een dramatische toename voor van piraterij tegen schepen in de wateren voor de kust van Somalië.

De Verenigde Naties hebben in verschillende resoluties (laatst in Resolutie 1851 (2008)) de internationale gemeenschap opgeroepen om van de bestrijding van piraterij voor de kust van Somalië een prioriteit te maken.

Sinds 2008 werden talrijke maatregelen genomen door Staten op nationaal, regionaal en internationaal niveau en ook door de scheepseigenaren. De totale kosten die worden gemaakt voor het beveiligen tegen piraterij worden momenteel geraamd op 12 miljard euro per jaar wereldwijd.

Verschillende Staten, waaronder de Lidstaten van de Europese Unie hebben maatregelen genomen om in de wateren voor de kust van Somalië door middel van

bâtiments de guerre, un gardiennage contre la piraterie, dans le cadre ou non d'un accord de coopération international. Ces mesures comportent la notification des navires, un corridor pour les convois, surveillé par des bâtiments de guerre, l'accompagnement des navires et des patrouilles effectuées par des bâtiments de guerre. La Belgique a participé à deux reprises, avec une frégate, à l'action européenne ATALANTA visant à combattre la piraterie dans la région concernée. Différents États, dont également la Belgique en 2009, ont pris les mesures légales nécessaires pour pouvoir poursuivre effectivement les délits de piraterie. Différents États, dont aussi la Belgique, ont mobilisé des détachements militaires à bord de navires et ont créé un cadre légal à cet effet.

À travers le *“Djibouti Code of conduct”* de 2009, une coopération régionale pour la lutte contre la piraterie au large de la Somalie a été mise en place, soutenue par un programme de coopération au développement. Les actions visent à renforcer les autorités locales de garde côtière, à organiser la collecte et la diffusion d'informations sur les activités de piraterie et à renforcer la capacité légale et judiciaire dans la région en vue de la poursuite et de la sanction des délits de piraterie.

Les Nations Unies et l'Organisation maritime internationale ont pris diverses initiatives visant à soutenir la lutte contre la piraterie au large de la Somalie.

L'industrie assure la protection passive des navires par des mesures décrites dans les *“Best Management Practices”* (“BMP4”), qui sont publiées par les associations professionnelles internationales et qui sont régulièrement mises à jour en concertation avec les autorités militaires des États et leurs associations internationales.

Section 3

Évolutions récentes

Les mesures prises à ce jour ne suffisent pas à réduire la piraterie au large de la Somalie.

Selon les informations fournies par EUNAVFOR, du début 2012 au moment de la préparation du présent exposé, 54 incidents se sont déjà produits, dont 5 ont donné lieu à un détournement réussi. Au moment de la préparation du présent exposé, au total 211 marins sont tenus en captivité sur 7 navires détournés.

Les pirates utilisent certains navires détournés (navires ravitailleurs) avec les otages à leur bord comme navire ravitailleur et ce à une très grande distance de

oorlogsschepen een bewaking tegen piraterij te organiseren, al dan niet in het kader van een internationaal samenwerkingsverband. Die maatregelen omvatten de aanmelding van schepen, een door oorlogsschepen bewaakte corridor voor konvooien en de begeleiding van schepen en patrouilles door oorlogsschepen. België heeft tweemaal met een fregat deelgenomen aan de Europese actie ATALANTA, voor de bestrijding van piraterij in het betrokken gebied. Verschillende Staten, waaronder ook België in 2009, hebben de nodige wettelijke maatregelen genomen om effectief piraterij-misdrijven te kunnen vervolgen. Verschillende Staten, waaronder ook België, hebben militaire detachementen ingezet aan boord van schepen en hebben daarvoor een wettelijke kader gecreëerd.

Met de *“Djibouti Code of conduct”* van 2009 werd een regionale samenwerking voor de bestrijding van piraterij voor de kust van Somalië opgezet, gesteund door een programma van ontwikkelingssamenwerking. De acties beogen het versterken van lokale kustwachtautoriteiten, het organiseren van de verzameling en verspreiding van informatie over piraterij activiteiten en de versterking van de wettelijke en gerechtelijke capaciteit in de regio voor de vervolging en bestrafing van piraterijmisdrijven.

De Verenigde Naties en de Internationale Maritieme Organisatie hebben verscheidene initiatieven genomen om de strijd tegen piraterij voor de kust van Somalië te ondersteunen.

De industrie beveiligd passief de schepen met maatregelen die beschreven staan in de *“Best Management Practices”* (“BMP4”) die door de internationale beroepsverenigingen worden gepubliceerd en die periodiek worden bijgewerkt in overleg met de militaire overheden van Staten en hun internationale samenwerkingsverbanden.

Afdeling 3

Recente evoluties

De tot hertoe genomen maatregelen volstaan niet om piraterij voor de kust van Somalië te verminderen.

Volgens informatie van EUNAVFOR deden er zich tussen begin 2012 en het ogenblik van de voorbereiding van deze memorie reeds 54 incidenten voor waarvan 5 uitmondten in een geslaagde kaping. Op het ogenblik van de voorbereiding van deze memorie worden in totaal 211 zeelui gevangen gehouden op 7 gekaapte schepen.

De piraten maken gebruik van bepaalde gekaapte schepen (moederschepen) met aan boord de gijzelaars om te dienen als moederschip en dit op zeer grote

la côte. La zone à risque s'étend désormais du Golfe de Guinée jusqu'aux Seychelles et aux côtes de l'Inde. Cela correspond à une région s'étendant du Danemark jusqu'au Portugal et à la Grèce.

Il devient de plus en plus difficile de trouver et de rémunérer des équipages disposés à naviguer dans la zone à risque. Les Philippines, un des fournisseurs d'équipages les plus importants, envisagent depuis quelque temps déjà d'interdire à leurs ressortissants de se faire enrôler à bord de navires naviguant dans la zone à risque.

L'industrie recourt de plus en plus aux entreprises de sécurité équipées d'armes privé à bord des navires pour lutter contre la piraterie dans les eaux concernées, sous la pression ou non des intérêts liés aux cargaisons et des affréteurs. Divers pavillons importants autorisent cela (par ex. Hongkong et Singapore). Certains États membres de l'UE (le Danemark, l'Italie, l'Espagne et la Norvège), ont créé un cadre légal à cet égard ou en préparent un (l'Allemagne, la Grèce, le Luxembourg, Malte et le Royaume-Uni). Les armateurs belges sont également demandeurs pour pouvoir recourir de manière légale à des entreprises de sécurité équipées d'armes à bord des navires battant pavillon belge.

La lutte contre la piraterie à l'échelle internationale dans le Golfe du Guinée n'en est encore que dans une phase initiale. Sur le plan national, les armateurs, en collaboration avec le Carrefour d'information maritime et l'OCAM, ont pris une initiative visant à protéger les navires belges contre la piraterie à travers la diffusion d'informations sur les activités de piraterie récentes.

Section 4

Analyse stratégique

Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, chaque État prend, à l'égard des navires qui battent son pavillon, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer. Conformément à la convention précitée, un État dispose même en haute mer de la juridiction exclusive sur les navires qui battent son pavillon. La Belgique a ainsi la responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour protéger l'équipage à bord des navires battant pavillon belge contre la piraterie et la menace personnelle, la prise d'otage, la violence physique et psychique et contre la privation et les mauvais traitements, parfois pendant de longues périodes, qui vont de pair.

afstand buiten de kust. De risicozone strekt zich nu uit van de Golf van Oman tot aan de Seychellen en de kust van Indië. Dit komt overeen met een gebied dat zich uitstrekt van Denemarken tot Portugal en Griekenland.

Spanningen voor het vinden en vergoeden van bemanningen die bereid worden gevonden in de risicozone te varen nemen toe. De Filipijnen, een van de belangrijkste leveranciers van bemanningen, overwegen al geruime tijd om aan hun onderdanen te verbieden nog als bemanning in te schepen aan boord van schepen die in het risicogebied varen.

De industrie maakt een toenemend gebruik van bewakingsondernemingen waarvan de leden uitgerust zijn met wapens aan boord van schepen voor de bestrijding van piraterij in de betrokken zone, al dan niet onder een toenemende druk van cargobelangen en bevrachters. Verschillende belangrijke vlaggen laten zulks toe (bijv. Hongkong en Singapore). Enkele EU Lidstaten (Denemarken, Italië, Spanje en Noorwegen) hebben een wettelijk kader daarvoor gecreëerd of zijn daarmee bezig (Duitsland, Griekenland, Luxemburg, Malta en het Verenigd Koninkrijk). Ook de Belgische reders zijn vragende partij om bewakingsondernemingen waarvan de leden uitgerust zijn met wapens tegen piraterij op een wettelijke manier te kunnen inzetten aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren.

De bestrijding van de piraterij op internationaal vlak in de Golf van Guinea staat nog in een beginfase. Op nationaal vlak hebben de reders in samenwerking met het Maritiem Informatiekruispunt en OCAD een initiatief genomen om Belgische schepen te beschermen tegen piraterij door middel van informatieverstrekking over recente activiteiten van piraterij.

Afdeling 4

Strategische analyse

Volgens het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee neemt iedere Staat ten aanzien van de schepen die zijn vlag voeren alle maatregelen die nodig zijn om de veiligheid op zee te verzekeren. Op volle zee, heeft een Staat overeenkomstig het bovenvermelde verdrag zelfs de exclusieve rechtsmacht over de schepen die zijn vlag voeren. België heeft aldus de verantwoordelijkheid om de nodige maatregelen te nemen om de bemanning aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, te beschermen tegen piraterij en persoonlijke bedreiging, gijzelneming, psychisch en fysiek geweld en ontbering en mishandeling voor soms lange periodes die daarmee gepaard gaan.

L'exploitation d'une flotte sous pavillon belge représente une valeur importante pour l'économie belge. À l'heure actuelle, la flotte constituée de 169 navires battant pavillon belge fait partie du top 35 au niveau mondial. L'étude d'incidence réalisée récemment sur l'impact du retour sous pavillon belge à la suite des mesures prises à cet égard en 2004, a montré que l'exploitation de cette flotte sous pavillon belge représente une plus-value directe de 1,864 milliards d'euros et 8 230 emplois. Sans mesures complémentaires, cet atout économique risque de disparaître complètement dès lors que les armateurs se voient finalement contraints, pour pouvoir poursuivre leurs activités et sécuriser suffisamment leurs équipages et leurs navires, de se tourner vers des registres offrant un système juridique permettant une protection suffisante contre la piraterie.

D'un intérêt stratégique sont les efforts très importants consentis par des organisations internationales et par plusieurs États en vue d'offrir une protection pour l'ensemble de la zone. Toutefois, la zone maritime dans laquelle opèrent les pirates somaliens est vaste et les pirates sont nombreux. Il est dès lors judicieux d'examiner comment cette zone à risque peut bénéficier d'une protection complémentaire.

Il s'est par ailleurs avéré que la mobilisation de personnel armé, en plus d'une flotte de bâtiments militaires, et la prise de mesures de protection passive par les navires de commerce eux-mêmes sont à ce point efficaces qu'elles permettent d'éviter des actes de piraterie. 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.

Il existe une grande unanimité tant chez les armateurs au niveau mondial que chez les administrations des États du pavillon comme quoi l'armement des équipages ne constitue pas une option acceptable pour riposter aux pirates. Les organisations des travailleurs partagent ce point de vue. Les équipages ne sont pas formés à manipuler des armes et encore moins à réagir de manière appropriée à une attaque. En outre, dans une telle situation critique, toute l'attention doit être concentrée sur le pilotage du navire et sur la communication avec les instances de secours.

Pour avoir ce personnel armé à bord du navire, on peut recourir à des détachements militaires selon les modalités fixées ou à des entreprises de sécurité maritime privées selon les modalités fixées dans le présent projet.

De exploitatie van een vloot onder Belgische vlag heeft een belangrijke waarde voor de Belgische economie. Op dit ogenblik behoort de vloot van in totaal 169 schepen die de Belgische vlag voeren tot de top 35 van de wereld. De recente impactstudie naar het effect van het terug invlaggen onder Belgische vlag na de maatregelen die daartoe werden genomen in 2004, heeft aangetoond dat de exploitatie van die vloot onder Belgische vlag goed is voor een directe meerwaarde van 1,864 miljard euro en 8 230 arbeidsplaatsen. Die economische troef dreigt zonder bijkomende maatregelen volledig verloren te gaan omdat reders zich uiteindelijk genoodzaakt zien, om hun activiteiten te kunnen blijven uitvoeren en daarbij hun bemanningen en schepen voldoende te beveiligen, uit te wijken naar registers met een rechtssysteem dat een voldoende bescherming tegen piraterij toelaat.

Van strategisch belang zijn de zeer grote inspanningen die door internationale organisaties en meerdere Staten worden geleverd, om voor de ganse zone bescherming te bieden. Het zeegebied waarin de Somalische piraten actief zijn is net als het aantal piraten evenwel groot, zodat het zinvol is na te gaan hoe die risicozone bijkomend kan worden beschermd.

Verder is gebleken dat het inzetten van gewapend personeel naast een vloot militaire schepen en het nemen van passieve beschermingsmaatregelen door de koopvaardischepen zelf dermate doeltreffend is dat kapingen worden voorkomen. 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.

Er bestaat grote eensgezindheid zowel bij de reders wereldwijd als bij vlaggenstaat administraties dat het bewapenen van scheepsbemanningen geen aannemelijke optie is voor het bieden van weerwerk tegen piraten. De werknemersorganisaties staan daarbij op dezelfde lijn. Bemanningen zijn niet opgeleid om met wapens om te gaan en nog minder om gepast te reageren bij een aanval. Bovendien is in een dergelijke kritieke situatie alle aandacht nodig voor het manoeuvreren van het schip en het communiceren met hulpinstanties.

Voor het aan boord plaatsen van gewapend personeel kan worden beroep gedaan op militaire detachementen volgens de vastgelegde modaliteiten of private maritieme veiligheidsondernemingen volgens de modaliteiten vastgelegd in dit ontwerp.

La loi du 30 décembre 2009 relative à la piraterie maritime, qui a vu le jour à l'initiative des ministres de la Justice et de la Défense de l'époque, a rencontré le besoin de pouvoir engager efficacement des militaires et des instances judiciaires dans la lutte contre la piraterie et elle a comblé la lacune existant depuis des décennies dans la législation en la matière. La nouvelle législation a créé une compétence extraterritoriale pour les tribunaux belges lorsque les faits sont dirigés contre un navire belge ou lorsque des pirates sont arrêtés par un bâtiment de guerre belge ou par des militaires belges. La loi a entretemps prouvé son utilité dans le cadre de cas d'application dans le cadre de la participation de la Défense à l'opération UE ATALANTA. Les armateurs peuvent demander de pouvoir embarquer des militaires à bord de navires marchands ne pouvant être protégés par le biais d'ATALANTA. Dans la pratique, on a eu recours à une seule reprise à un VPD. Le nombre limité de cas d'application s'explique par des problèmes pratiques, notamment le temps nécessaire à l'obtention des autorisations diplomatiques pour l'engagement de détachements militaires armés dans la zone en question ainsi que le coût élevé du transport de ceux-ci par voie aérienne. Contrairement à la France par exemple, la Belgique ne dispose pas d'une base permanente dans cette zone.

Une stratégie appropriée pour la protection armée des navires contre la piraterie comporte deux volets.

1° La Belgique peut s'engager à continuer à soutenir les initiatives prises par la communauté internationale en vue de renforcer l'ordre public en Somalie (toute nouvelle intervention de la Défense à cet égard fera l'objet d'un dossier pour le Conseil des ministres). Par ailleurs, la Belgique peut s'engager à continuer à soutenir l'opération ATALANTA (toute nouvelle intervention de la Défense à cet égard fera l'objet d'un dossier pour le Conseil des ministres). Enfin, l'État belge peut poursuivre son engagement visant à continuer à offrir la possibilité, élaborée lors de la législature précédente, de mobiliser des VPD militaires sous les mêmes conditions et selon la même procédure, en appliquant une procédure de traitement et de mobilisation la plus courte possible.

2° Permettre, à défaut de détachements militaires, le recours légal aux entreprises de sécurité maritime à bord de navires de manière temporaire, dans des zones bien déterminées et conformément au droit international, en prévoyant à cet effet une réglementation nationale ad hoc, couplée à des mesures de maintien du respect de la réglementation tant nationale qu'internationale.

Met de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee, op initiatief van de toenmalige ministers van Justitie en van Landsverdediging werd tegemoet gekomen aan de nood om militairen en gerechtelijke instanties efficiënt in te kunnen schakelen in de strijd tegen de piraterij en het vroegere decennia-oude hiaat in de wetgeving in dit verband weg te werken. De nieuwe wetgeving creëerde een extraterritoriale bevoegdheid van de Belgische rechtbanken wanneer de feiten gericht waren tegen een Belgisch schip of wanneer piraten aangehouden werden door een Belgisch oorlogsschip of door Belgische militairen. De wet heeft haar deugdelijkheid inmiddels al bewezen in het kader van toepassingsgevallen tijdens de deelname van Defensie aan de EU-operatie ATALANTA. Reders kunnen vragen om militairen aan boord van koopvaardij schepen te brengen die niet via ATALANTA beschermd kunnen worden. In de praktijk werd één maal een VPD gebruikt. De verklaring voor de beperkte toepassingsgevallen van de gecreëerde mogelijkheid ligt bij praktische problemen, in het bijzonder de duurtijd voor het verkrijgen van diplomatieke toestemmingen voor het in de zone brengen van de gewapende militaire detachementen en de hoge kost verbonden aan het in de zone brengen van detachementen door middel van luchttransport. In tegenstelling tot bijvoorbeeld Frankrijk beschikt België niet over een permanente uitvalsbasis in de zone.

Een passende strategie voor gewapende bescherming van schepen tegen piraterij omvat twee luiken.

1° België kan zich engageren om de initiatieven van de internationale gemeenschap tot versterking van de rechtsorde in Somalië verder te blijven steunen (elke nieuwe inzet van Defensie hiervoor zal het voorwerp uitmaken van een dossier voor de Ministerraad). Verder kan België zich engageren om de operatie ATALANTA te blijven ondersteunen (elke nieuwe inzet van Defensie hiervoor zal het voorwerp uitmaken van een dossier voor de Ministerraad). Tot slot kan de overheid zich verder engageren om de mogelijkheid die in de vorige legislatuur werd uitgewerkt voor het inzetten van militaire VPD's onder dezelfde voorwaarden en procedure te blijven aanbieden, met toepassing van de kortst mogelijke behandelings- en inzetprocedure.

2° Het legaal inzetten van maritieme veiligheidsondernemingen aan boord van schepen bij ontstentenis van militaire detachementen tijdelijk, in bepaalde zones en conform internationaal recht mogelijk te maken, door daartoe te voorzien in passende nationale regelgeving, gepaard gaande met handhaving maatregelen voor het naleven van zowel die nationale regelgeving als van de internationale regelgeving.

CHAPITRE 2

Discussion générale du projet de loi concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution

Le projet de loi vise à autoriser des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires battant pavillon belge dans des zones marines présentant un risque élevé de piraterie. C'est actuellement le cas dans les eaux au large de la Somalie et dans le Golfe de Guinée. Seules les entreprises de sécurité maritime disposant d'une autorisation octroyée sur base du droit belge sont admises. Cette nouvelle mesure participant à la sécurisation de navires battant pavillon belge constitue une mesure complémentaire aux mesures préventives recommandées par l'industrie aux capitaines et aux exploitants de navires.

Vu la spécificité de la mission de sécurité maritime, il ne semble pas adéquat à ce stade de la généraliser comme simple mission complémentaire pour des entreprises de gardiennage classiques sans expérience et avec du personnel sans expérience également et sans formation.

Dès lors, le gouvernement a mis en place un régime transitoire dans la mesure où le nouveau chapitre IIIter de la loi ne sera applicable que jusqu'au 31 décembre 2014, avec une possibilité de prolongation après évaluation du dispositif mis en place.

Pour être efficace, prendre le moins de risques pour le personnel et démontrer le caractère exceptionnel et très particulier des missions de sécurité maritime, il est prévu:

a) des dispositions spécifiques exceptionnelles dans la loi du 10 avril 1990 dans un chapitre à part avec des dispositions applicables à ce secteur à l'exclusion des autres dispositions non reprises de la loi qui étaient inadaptées et impraticables;

b) et une application quasi exclusive aux entreprises légales ayant de l'expérience dans ce secteur.

Le projet de loi cherche un équilibre entre les garanties pour un exercice correct de ces missions délicates et la possibilité de les exécuter de manière effective et opérationnelle. C'est pourquoi il est prévu que les entreprises de sécurité maritime, une nouvelle catégorie d'entreprises, doivent obtenir une autorisation spécifique pour cette activité. Cette autorisation spécifique est uniquement octroyée aux entreprises qui peuvent prouver qu'elles ont:

HOOFDSTUK 2

Algemene bespreking van het wetsontwerp betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet

Het wetsontwerp strekt ertoe om activiteiten van toezicht, bescherming en beveiliging van schepen die de Belgische vlag voeren toe te staan in zeegebieden waar er een hoog risico is op piraterij. Dit is voor het moment het geval in de wateren voor de kust van Somalië en in de Golf van Guinea. Enkel de maritieme veiligheidsondernemingen met een vergunning op grond van het Belgisch recht worden toegelaten. Deze nieuwe maatregel voor de beveiliging van schepen die de Belgische vlag voeren vormt een bijkomende maatregel bovenop de door de industrie aan de kapiteins en exploitanten van schepen aangeraden preventieve maatregelen.

Gelet op de specificiteit van de opdracht van maritieme veiligheid, lijkt het op dit moment niet gepast deze activiteit te veralgemenen als een gewone aanvullende opdracht voor klassieke bewakingsondernemingen zonder ervaring en zonder opleiding.

Om die reden heeft de regering een overgangsstelsel ingevoerd, in de mate waarin het nieuwe hoofdstuk IIIter van de wet alleen van toepassing zal zijn tot 31 december 2014, met een mogelijkheid van verlenging na evaluatie van het in plaats gestelde systeem.

Teneinde doeltreffend te zijn, het minste aantal risico's voor het personeel te nemen en de uitzonderlijke en zeer bijzondere aard van de opdrachten van maritieme veiligheid aan te tonen, wordt het volgende voorzien:

a) uitzonderlijke specifieke bepalingen in de wet van 10 april 1990 in een afzonderlijk hoofdstuk met bepalingen die op deze sector van toepassing zijn, met uitsluiting van de andere bepalingen van deze die onaangepast en onbruikbaar waren;

b) en een bijna uitsluitende toepassing op de legale ondernemingen die ervaring hebben in deze sector.

Het wetsontwerp viseert een evenwicht tussen de waarborgen voor een correcte uitoefening van deze delicate opdrachten en de mogelijkheid tot een werkbare en operationele uitvoerbaarheid ervan. Daarom is voorzien dat maritieme veiligheidsondernemingen een aparte vergunning dienen te bekomen voor deze activiteit. Deze aparte vergunning wordt enkel toegekend aan ondernemingen die kunnen aantonen dat zij:

a) soit déjà exercé légalement pendant au moins deux ans des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie de manière armée, sans que des infractions graves à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l'exercice de ces activités;

b) soit, si elles sont des entreprises de gardiennage autorisées, ont exercé leurs activités depuis plus de trois ans de manière armée, sans que des infractions à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l'exercice de ces activités et, en outre, ont conclu pour l'exercice des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie un protocole de collaboration opérationnelle avec une entreprise de sécurité maritime répondant aux conditions prévues ci-dessus. Pour ce faire, il est prévu une dérogation au principe de spécialité stipulé par la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

En raison de la nature délicate de la sécurisation armée et de l'implication possible d'États étrangers, le projet de loi prévoit les mécanismes d'information nécessaires visant à mettre les autorités belges au courant de toute mission de sécurisation maritime et des incidents se produisant à cet égard, de sorte que celles-ci puissent réagir de manière appropriée.

Le système qui est mis en avant dans ce projet de loi, adhère aux pratiques existantes consistant à ce que les agents de sécurité maritime montent à bord du navire à protéger lors de l'entrée dans la zone à risque et quittent ce navire quand il a passé cette zone à risque. Généralement, les armes avec lesquelles les agents de sécurité maritime sont équipés sont portées à bord et débarquées aux mêmes endroits et mêmes moments. Entre-temps, elles sont gérées et stockées dans les ports environnants, souvent par une autre entreprise. Pour éviter que le système mis en place ne puisse favoriser le transport illégal d'armes, il sera requis, en exécution de ce projet de loi, que l'entreprise qui souhaite obtenir une autorisation puisse étayer, sur base de documents, que les armes avec lesquelles ses agents sécurité maritime seront équipés à bord des navires sont, dans les ports des pays concernés, conservées et mises à bord de manière légale.

En outre, le projet de loi prévoit les lignes de force suivantes:

1. Il est prévu une délimitation claire entre les compétences du capitaine du navire et le dirigeant opérationnel de l'équipe de sécurité maritime: le capitaine exerce

a) Ofwel reeds op wettige wijze gedurende ten minste twee jaar activiteiten hebben uitgevoerd inzake toezicht, bescherming en beveiliging van schepen met het oog op de gewapende bestrijding van piraterij, zonder dat er zware inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld bij het uitoefenen van deze activiteiten;

b) ofwel, indien het gaat om vergunde bewakingsondernemingen, hun activiteiten sedert meer dan drie jaar gewapend hebben uitgeoefend, zonder dat er ernstige inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld bij het uitoefenen van deze activiteiten en bovendien voor de uitoefening van de activiteiten inzake toezicht, bescherming en beveiliging van schepen met het oog op de strijd tegen piraterij, een operationeel samenwerkingsprotocol hebben afgesloten met een maritieme veiligheidsonderneming die aan de hierboven voorziene voorwaarden voldoet. Hiertoe wordt er een afwijking voorzien op het specialiteitsbeginsel bepaald door de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Omwille van de delicate aard van de private gewapende beveiliging en de mogelijke betrokkenheid van vreemde Staten voorziet het wetsontwerp in de nodige informatiemechanismen om de Belgische overheid ten gepaste tijde in te lichten over elke beveiligingsopdracht en over incidenten die zich daarbij voordoen, zodat zij op passende wijze kan reageren.

Het systeem dat met dit wetsontwerp in het vooruitzicht wordt gesteld, sluit aan bij de bestaande werkwijzen. Deze bestaan erin dat de maritieme veiligheidsagenten aan boord gaan van het te beschermen schip bij het invaren van de risicozone en dit schip verlaten bij het verlaten van de risicozone. In de regel worden de wapens, waarmee de maritieme veiligheidsagenten zijn uitgerust, op dezelfde plaatsen en tijdstippen aan en van boord gebracht. In tussentijd worden ze, vaak door een andere onderneming, beheerd en opgeslagen in nabijgelegen havens. Om te voorkomen dat het in de plaats gestelde systeem illegaal transport van wapens in de hand zou kunnen werken, zal, in uitvoering van dit wetsontwerp, vereist worden dat de onderneming die een vergunning wenst te verkrijgen dient te documenteren dat de wapens, waarmee haar maritieme veiligheidsagenten op de schepen zullen worden uitgerust, in de havens van de betrokken landen op een legale wijze bewaard en aan boord gebracht worden.

Verder voorziet het wetsontwerp in volgende krachtlijnen:

1. Er is voorzien in een strikte afbakening tussen de bevoegdheden van de kapitein van het schip en de operationele leidinggevende van de maritieme

l'autorité sur le navire et donc aussi sur toutes les opérations essentielles dans le cadre de la sécurisation du navire; le dirigeant de l'équipe de sécurité maritime exerce, sous l'autorité du capitaine, le commandement opérationnel sur l'équipe de sécurité maritime.

2. La méthode de sécurisation vise essentiellement à prévenir une attaque de pirates sur le navire. La procédure détaillée à cet effet sera fixée dans un arrêté d'exécution. Elle consiste en l'observation, l'alarme, les méthodes d'avertissement et l'utilisation de moyens de défense non létaux (comme les sprays). La violence contre les personnes peut uniquement être utilisée dans le cadre de la possibilité prévue par la législation belge de droit commun en matière de légitime défense.

Si des pirates parvenaient malgré tout, dans la pire des situations, à s'introduire à bord, des compétences de fouilles de sécurité, de désarmement et de détention des pirates retenus et de leurs armes ont été prévues. Les compétences nécessaires à cet effet sont, conformément à l'art.22 de la Constitution, reprises dans le projet de loi même.

3. 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 incidents, dont les autorités belges doivent être informées très rapidement, soient signalés immédiatement et par voie électronique.

Enfin, le projet tient compte, pour des raisons économiques, de la nécessité très urgente de régler cette situation. C'est pourquoi, il est prévu que dès la date d'entrée en vigueur de la loi et jusqu'à la date d'entrée en vigueur des arrêtés prévus dans le chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres pourra exceptionnellement autoriser à la demande expresse d'un propriétaire enregistré ou d'un exploitant de recourir, pour un voyage ou plusieurs voyages ou pour une période limitée, à une entreprise de sécurité maritime qui répond à certaines conditions.

veiligheidsploeg: de kapitein voert het gezag over het schip en derhalve ook over alle essentiële handelingen bij de beveiliging van het schip; de leidinggevende van de maritieme veiligheidsploeg voert, onder het gezag van de kapitein, het operationeel bevel over de maritieme veiligheidsploeg.

2. De beveiligingswijze is er in essentie op gericht dat een aanval van piraten op het schip wordt voorkomen. De gedetailleerde procedure hiervoor zal in een uitvoeringsbesluit worden vastgelegd. Ze bestaat uit observatie, alarmering, waarschuwingsmethodieken en het gebruik van niet-lethale afweermethoden (zoals sproeituigen). Geweld tegen personen kan slechts worden aangewend binnen de mogelijkheden van wat de Belgische gemeenrechtelijke wetgeving inzake wettige verdediging hieromtrent voorziet.

Wanneer piraten er in het slechtste geval toch zouden in slagen aan boord te komen is voorzien in bevoegdheden van veiligheidsfouille, ontwapening en het onder verzekerde bewaring houden van de gevatte piraten en hun wapens. De hiervoor noodzakelijke bevoegdheden zijn, in overeenstemming met art. 22 van de Grondwet, in het wetsontwerp zelf opgenomen.

3. Het wetsontwerp voorziet in een zo zorgvuldig mogelijke registratie en rapportering van de beveiligingsactiviteiten aan boord. Er is voorzien dat incidenten, waarvan de Belgische overheid zeer snel kennis moet hebben, onmiddellijk en elektronisch worden gemeld.

Tot slot houdt het wetsontwerp rekening met de, omwille van economische redenen, zeer dringende noodzaak om deze situatie te regelen. Daarom is voorzien dat vanaf de datum van inwerkingtreding van de wet en tot de datum van inwerkingtreding van de besluiten voorzien in hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit uitzonderlijk het uitdrukkelijk verzoek van een geregistreerde eigenaar of exploitant zal kunnen inwilligen om, voor een reis of meerdere reizen of voor een beperkte periode, een beroep te doen op een maritieme veiligheidsonderneming die aan bepaalde voorwaarden beantwoordt.

CHAPITRE 3

**Commentaires article par article du projet de loi
concernant des matières
visées à l'article 78 de la Constitution**

Art. 1^{er}

Cette disposition n'appelle aucun commentaire.

Art. 2

Cette disposition comporte un certain nombre de définitions.

Les “*Best management practices*” sont des lignes directrices à l’usage des capitaines et des exploitants de navires qui naviguent dans une zone à haut risque de piraterie, avec des mesures préventives qu’ils peuvent prendre pour protéger le navire contre les pirates. Un certain nombre d’organisations professionnelles représentatives qui représentent les différents intérêts du secteur de la navigation maritime ont développé, en collaboration avec un certain nombre de forces navales, de forces armées et d’organisations d’application du droit, les “*Best management practices for Protection against Somalia Based Piracy*”. Celles-ci donnent une description de la zone au large de la Somalie caractérisée par un haut risque de piraterie ainsi que des mesures recommandées telles que l’établissement d’une analyse de risque pour les expéditions à travers la zone, la notification auprès des autorisations militaires qui opèrent dans celle-ci en vue de protéger contre la piraterie, le planning de l’expédition établi par l’exploitant et par le capitaine du navire, diverses mesures de protection du navire (par ex. vitesse, fil barbelé, vigile et garde renforcés) et des mesures en cas d’attaque (par ex. signaux sonores, changements de cap, etc.). L’Organisation maritime internationale a entériné les lignes directrices dans des circulaires.

La définition de piraterie renvoie à la définition de ce concept prévue dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime. Cette définition est conforme au droit maritime international, notamment à la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

Art. 3

Cette disposition permet de faire appel, à bord de navires battant pavillon belge, à une sécurisation

HOOFDSTUK 3

**Artikelsgewijze bespreking van het wetsontwerp
betreffende aangelegenheden
als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet**

Art. 1

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Art. 2

Deze bepaling bevat een aantal definities.

“*Best management practices*” zijn richtsnoeren voor de kapiteins en exploitanten van schepen die een reis maken door een gebied met een hoog risico op piraterij, met preventieve maatregelen die zij kunnen nemen om het schip tegen piraterij te beschermen. Een aantal representatieve beroepsorganisaties, die de verschillende belangen uit de sector van de scheepvaart vertegenwoordigen, hebben in samenwerking met een aantal internationale en nationale zeemachten, legermachten en organisaties voor rechtshandhaving de “*Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*” ontwikkeld. Die bevatten een omschrijving van het gebied voor de kust van Somalië waar er een hoog risico op piraterij is en aangeraden maatregelen zoals het maken van een risicoanalyse voor scheepsreizen door het gebied, aanmelding bij de militaire overheden die in het gebied optreden ter bescherming tegen piraterij, de planning van de scheepsreis door de exploitant en de kapitein van het schip, diverse scheepsbeveiligingsmaatregelen (bv. snelheid, prikkeldraad, versterkte uitkijk en wacht) en maatregelen bij een aanval (zoals geluidssignalen, koersveranderingen enz.). De Internationale Maritieme Organisatie heeft die richtsnoeren bekrachtigd in circulaires.

De definitie van piraterij verwijst naar de definitie van piraterij overeenkomstig de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee. De desbetreffende definitie is in overeenstemming met het internationaal zeerecht en in het bijzonder met het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee.

Art. 3

Deze bepaling laat toe om private beveiliging tegen maritieme piraterij in te zetten aan boord van schepen

privée contre la piraterie s'il est satisfait aux conditions suivantes.

Le recours à une sécurisation privée n'est autorisé que dans certaines zones maritimes définies par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Cela permet de définir avec souplesse des zones déterminées compte tenu du risque actuel de piraterie. Le Conseil des ministres peut prendre en considération des analyses de risque et des développements et initiatives internationaux actuels.

En vue de la sécurisation privée contre la piraterie maritime, l'armateur ne peut faire appel qu'à une entreprise de sécurité maritime autorisée conformément à la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. À cet effet, la loi du 10 avril 1990 précitée est modifiée par la présente loi. Une catégorie distincte d'entreprise de sécurité, à savoir l'entreprise de sécurité maritime, est créée dans cette loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. Pour de plus amples commentaires à cet égard, voir le commentaire sur les articles 11 et suivants.

Le recours à une entreprise de sécurité maritime nécessite par ailleurs que le contrat conclu entre cette entreprise et le propriétaire ou exploitant du navire ait été notifié à l'autorité publique et que l'entreprise de sécurité maritime ait reçu l'autorisation générale requise (voir art. 11 et suivants).

La sécurisation privée contre la piraterie maritime n'est autorisée que si l'exploitant et le capitaine du navire utilisent en même temps les BMP (voir commentaire sur la définition des BMP à l'article 2, 1°). Les BMP ont été développées en vue de prévenir la piraterie par des mesures pouvant être prises par l'exploitant ou par le capitaine. La sécurisation maritime privée n'est pas une alternative à cette action préventive des BMP, mais constitue seulement une protection complémentaire. L'application des BMP contribue également à ce que la nécessité pour les agents de sécurité maritime privés de recourir aux violences armées à bord du navire se produira moins souvent. Les mesures prévues dans les BMP ne sont pas toutes justifiées ou pratiques dans tous les cas; il convient d'en faire une évaluation au cas par cas.

Art. 4

Cette disposition vise à informer préalablement les autorités et en premier lieu l'administration de l'État du pavillon de toute mission de sécurité maritime. Cela

die de Belgische vlag voeren, indien voldaan is aan de volgende voorwaarden.

De private beveiliging kan enkel worden ingezet in bepaalde zeegebieden die vastgesteld worden door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. Aldus kunnen op een soepele wijze bepaalde gebieden omschreven worden, rekening houdend met het actuele risico op piraterij. De Ministerraad kan actuele risico-analyses en internationale ontwikkelingen en initiatieven in aanmerking nemen.

De reder kan voor de private beveiliging tegen maritieme piraterij enkel een beroep doen op een onderneming die vergund is overeenkomstig de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Daartoe wordt de bovenvermelde wet van 10 april 1990 gewijzigd door onderhavige wet. Een onderscheiden categorie van veiligheidsonderneming, namelijk de maritieme veiligheidsonderneming, wordt in deze wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid opgericht. Zie voor meer commentaar daarover, de commentaar bij de artikelen 11 en volgende.

Het beroep op een maritieme veiligheidsonderneming vereist overigens dat de overeenkomst die gesloten is tussen deze onderneming en de eigenaar of de exploitant van het schip betekend wordt aan de overheid en dat de maritieme veiligheidsonderneming de vereiste algemene vergunning heeft gekregen (zie art. 11 en volgende).

De private beveiliging tegen maritieme piraterij wordt enkel toegestaan indien de exploitant en de kapitein van het schip tegelijk ook gebruik maken van de BMP (zie de commentaar bij de definitie van de BMP in artikel 2, 1°). De BMP werden ontwikkeld met het oog op de preventie van piraterij door middel van maatregelen die door de exploitant of de kapitein van het schip kunnen genomen worden. De private maritieme beveiliging dient niet als alternatief voor die preventieve werking van de BMP maar dient enkel als bijkomende bescherming. De toepassing van de BMP draagt er ook toe bij dat de noodzaak om gewapend geweld te gebruiken door private maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip zich minder zal voordoen. Niet alle maatregelen uit de BMP zijn in alle gevallen verantwoord of praktisch; zulks dient geval per geval geëvalueerd.

Art. 4

Deze bepaling heeft tot doel om de overheid en in eerste instantie de vlaggenstaat administratie voorafgaandelijk op de hoogte te brengen van elke private

permet à celles-ci de contrôler l'application des mesures en question, en vue d'informer correctement les États étrangers qui auraient un intérêt ou une juridiction, de la mission de sécurité maritime, en cas d'incidents, de disposer immédiatement des données de base pertinentes (voir également la disposition de l'article 5 sur la notification de certains incidents).

Art. 5

Cette disposition vise à informer sans tarder les autorités et le gouvernement de certains incidents survenus dans le cadre de la sécurité maritime contre la piraterie. Certains de ces incidents peuvent tomber sous la juridiction d'un État étranger ou peuvent avoir un impact sur les relations diplomatiques avec un État étranger, comme par exemple l'État côtier ou l'État de la nationalité d'une personne ayant fait l'objet d'une intervention, etc. Cette disposition doit permettre que le Centre de crise soit informé par la voie appropriée de sorte que le gouvernement puisse dûment réagir lorsque des incidents se produisent.

Art. 6

Cette disposition énumère une série d'éléments devant être repris dans tout contrat écrit relatif à la mission de sécurité maritime. Cela ne signifie pas que ces éléments puissent être réglés par voie contractuelle. Il s'agit au contraire d'obligations légales dont la mention dans le contrat contribue à ce que les parties soient informées explicitement des obligations légales majeures. Ainsi, la répartition des compétences du capitaine et du personnel à bord du navire, visé au point 6° de cette disposition, est réglée par les articles 7 et 17 (voir le commentaire relatif à ces articles). Les points 7° et 8° de cette disposition tiennent compte de ce que certains aspects de l'activité de sécurité maritime à bord de navires qui battent pavillon belge peuvent également tomber sous la juridiction d'un État côtier étranger (par exemple le stockage et le transport d'armes sur le territoire de celui-ci et l'utilisation d'armes à feu à bord du navire dans les eaux territoriales d'un État côtier ou contre des personnes de nationalité étrangère). L'entreprise de sécurité maritime doit veiller à ce que son dirigeant opérationnel à bord du navire soit suffisamment informé de la législation étrangère en vigueur lorsque des mesures sont prises (le dirigeant opérationnel conseille le capitaine du navire à cet égard). L'entreprise

maritieme veiligheidsopdracht. Dit laat haar toe om toe te zien op de toepassing van de voorliggende maatregelen, om vreemde Staten die een belang of rechtsmacht zouden hebben gepast te informeren over de private bewakingsopdracht en om ingeval van incidenten onmiddellijk te beschikken over relevante basisgegevens (zie ook de bepaling van artikel 5 over het melden van bepaalde incidenten).

Art. 5

Deze bepaling heeft tot doel om de overheid en de regering onmiddellijk op de hoogte te brengen van bepaalde incidenten bij maritieme veiligheid tegen piraterij. Sommige van die incidenten kunnen onder de rechtsmacht van een vreemde Staat vallen of een impact hebben op de diplomatieke relaties met een vreemde Staat, zoals bijvoorbeeld de kuststaat of de Staat van de nationaliteit van een persoon tegen wie opgetreden is, enz. Deze bepaling moet toelaten dat het Crisiscentrum via de gepaste weg geïnformeerd wordt zodat de regering op passende wijze kan reageren indien er zich incidenten voordoen.

Art. 6

Deze bepaling somt een aantal elementen op die in een schriftelijke overeenkomst omtrent de private maritieme veiligheidsopdracht moeten worden opgenomen. Dit betekent niet dat deze zaken contractueel geregeld kunnen worden. Het gaat integendeel over wettelijke verplichtingen waarvan de opname in de overeenkomst ertoe bijdraagt dat de partijen uitdrukkelijk van belangrijke wettelijke verplichtingen op de hoogte gebracht worden. Zo wordt bijvoorbeeld de verdeling van de bevoegdheden van de kapitein en het personeel aan boord van het schip, vernoemd in punt 6° van deze bepaling, geregeld in de artikelen 7 en 17 (zie de commentaar bij deze artikelen). Punt 7° en 8° van deze bepaling houden er rekening mee dat sommige aspecten van de activiteit van maritieme veiligheid aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren ook onder de rechtsmacht van een vreemde kuststaat kunnen vallen (bijvoorbeeld het opslaan en transport van wapens in het territorium van de kuststaat en het gebruik van vuurwapens aan boord van het schip in de territoriale zee van een kuststaat of tegen personen met een vreemde nationaliteit). De maritieme veiligheidsonderneming dient ervoor te zorgen dat haar operationeel leidinggevende aan boord van het schip voldoende op de hoogte is van de toepasselijke

de sécurité maritime est également responsable du respect de la législation étrangère sur les armes.

Art. 7

Cette disposition précise les compétences respectives du dirigeant opérationnel de l'équipe de sécurité maritime à bord du navire et du capitaine du navire. Bien que le commandement des agents de sécurité dans le cadre de l'exercice de l'activité de sécurité maritime soit exercé par le dirigeant opérationnel, le capitaine du navire garde la responsabilité finale quant au maintien de l'ordre à bord du navire, la sécurité des personnes, du navire et de la cargaison et de la bonne fin de l'expédition. S'agissant de l'activité de sécurité maritime, le capitaine doit cependant d'abord demander l'avis du dirigeant opérationnel de sorte à pouvoir prendre des décisions sur la base du point de vue judicieux d'un expert. Il doit par ailleurs respecter les méthodes et procédures en vigueur en ce qui concerne le recours graduel à la violence. Cette disposition est liée aux dispositions des articles 17 et 29.

Art. 8

Cette disposition précise le statut des agents de sécurité maritime à la lumière de la réglementation spécifique relative à la navigation maritime dans divers domaines, tels que la réglementation du travail et de la sécurité sociale, les exigences de formation et les prescrits de sécurité pour les navires. Ces agents ne font pas partie de l'équipage, mais ils sont considérés comme des personnes effectuant des services à bord du navire qui ne concernent pas la navigation et l'entretien du navire ou des services offerts aux personnes à bord du navire (appelé "personnel supplémentaire" dans la réglementation de sécurité). Ils ne peuvent pas non plus être considérés comme des passagers étant donné qu'ils n'ont pas de contrat de transport.

Art. 9

Tout navire battant pavillon belge dispose, en vertu de la réglementation de sécurité en vigueur, d'un certificat de navigabilité attestant de la navigabilité et de la sécurité du navire. Le certificat mentionne le nombre maximum de personnes admises à bord du navire, compte tenu de divers facteurs, tels que l'accommodation disponible et la présence de dispositifs de sécurité. La présence

vreemde wetgeving bij het nemen van maatregelen (de operationeel leidinggevende adviseert de kapitein van het schip hierover). De maritieme veiligheidsonderneming is ook verantwoordelijk voor het naleven van de vreemde wapenwetgeving.

Art. 7

Deze bepaling verduidelijkt de respectieve bevoegdheden van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsploeg aan boord van het schip en de kapitein van het schip. Hoewel het bevel over de maritieme veiligheidsagenten voor de uitoefening van de maritieme veiligheidsactiviteit door de operationele leidinggevende uitgeoefend wordt, behoudt de kapitein van het schip de eindverantwoordelijkheid voor de orde aan boord van het schip, de veiligheid van de opvarenden, het schip en de lading en de goede afloop van de reis. De kapitein moet inzake de maritieme veiligheidsactiviteit wel eerst het advies van de operationele leidinggevende vragen zodat hij op basis van de gedegen zienswijze van een expert beslissingen kan nemen. Tevens moet hij ook de vastgestelde methodes en procedures voor het gradueel aanwenden van geweld respecteren. Deze bepaling hangt samen met de bepalingen in artikel 17 en 29.

Art. 8

Deze bepaling verduidelijkt het statuut van de private maritieme veiligheidsagenten in het licht van de voor de scheepvaart specifieke reglementering in verscheiden domeinen zoals arbeids- en sociale zekerheidsreglementering, de opleidingsvereisten en veiligheidsvoorschriften voor schepen. Zij maken geen deel uit van de bemanning maar worden beschouwd als personen die diensten uitoefenen aan boord van het schip die geen betrekking hebben op het varen en het onderhoud van het schip of diensten aan opvarenden van het schip (in de veiligheidsreglementering het "extra personeel" genoemd). Zij kunnen ook niet beschouwd worden als passagiers vermits zij geen vervoersovereenkomst hebben.

Art. 9

Elk schip dat de Belgische vlag voert beschikt op grond van de toepasselijke veiligheidsreglementering over een certificaat van deugdelijkheid dat aantoonst dat het schip zeewaardig en veilig is. Het certificaat vermeldt het maximum aantal personen dat op het schip is toegelaten, rekening houdend met diverse factoren zoals de beschikbare accommodatie en de aanwezige

d'agents de sécurité maritime à bord du navire peut nécessiter l'octroi de dérogations à cet égard.

Art. 10

Une entreprise de gardiennage autorisée en Belgique peut, séparément de l'autorisation comme entreprise de gardiennage, obtenir une autorisation d'entreprise de sécurité maritime prévue dans le cadre de la présente loi. Pour cette raison, le principe de spécialité qui s'applique aux entreprises de gardiennage doit être adapté.

Art. 11

Elargissement du champ d'application de la loi réglementant la sécurité privée et particulière.

Pour les raisons susmentionnées, le gouvernement souhaite prévoir la possibilité de pouvoir déployer des agents de sécurité maritime sur les navires qui naviguent sous pavillon belge et qui pourraient être confrontés à des pirates. Pour pouvoir octroyer des autorisations spécifiques à cette activité et soumettre l'exercice de cette activité à des conditions d'exercice spécifiques, une catégorie nouvelle d'entreprise est ajoutée dans la loi, à savoir "l'entreprise de sécurité maritime". Un chapitre IIIter est inséré dans la loi du 10 avril 1990 à cet effet.

Art. 12

Seules les entreprises préalablement autorisées par arrêté délibéré en Conseil des ministres peuvent exercer l'activité de sécurité maritime. Cette condition, dans la droite ligne du reste de la loi du 10 avril 1990 est essentielle pour le contrôle de l'activité de sécurité maritime.

Puisque l'activité de sécurité maritime relève d'une catégorie distincte d'entreprises par rapport à l'activité de gardiennage, il faut énumérer les conditions applicables aux entreprises de gardiennage qui s'appliquent aussi aux entreprises de sécurité maritime, tenant compte des différences entre ces activités.

Art. 13

La procédure pour introduire la demande d'autorisation sera déterminée par arrêté royal.

veiligheidsmiddelen. De aanwezigheid van private maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip kan vereisen dat daarvan afwijkingen worden verleend.

Art. 10

Een in België vergunde bewakingsonderneming kan, apart van de vergunning als bewakingsonderneming, een in het kader van deze wet voorziene vergunning van maritieme veiligheidsonderneming bekomen. Daarom dient het specialiteitsbeginsel dat geldt voor bewakingsondernemingen te worden aangepast.

Art. 11

Uitbreiding toepassingsgebied wet tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Om bovenvermelde redenen wenst de regering te voorzien in de mogelijkheid om private maritieme veiligheidsagenten te kunnen inzetten op schepen die onder Belgische vlag varen en die geconfronteerd zouden kunnen worden met piraten. Om voor deze activiteit afzonderlijke vergunningen te kunnen toekennen en de uitoefening van deze activiteit aan specifieke uitoefeningsvoorwaarden te kunnen onderwerpen wordt in de wet een nieuwe categorie van onderneming, namelijk "de maritieme veiligheidsonderneming", ingevoegd. Hiertoe wordt een hoofdstuk IIIter in de wet van 10 april 1990 ingevoegd.

Art. 12

Alleen de ondernemingen die voorafgaand via een in de Ministerraad overleg besluit vergund werden mogen de activiteit van maritieme veiligheid uitoefenen. Deze voorwaarde, die volledig in lijn ligt met de rest van de wet van 10 april 1990 is van wezenlijk belang voor de controle van de activiteit van maritieme veiligheid.

Vermits de activiteit van maritieme veiligheid valt onder een onderscheiden categorie van ondernemingen ten opzichte van de bewakingsactiviteit, dienen de voorwaarden, van toepassing op die bewakingsondernemingen, te worden opgesomd die ook gelden voor de maritieme veiligheidsondernemingen, rekening houdende met de verschillen tussen deze activiteiten.

Art. 13

De procedure om de aanvraag tot vergunning in te dienen zal via koninklijk besluit worden bepaald.

Art. 14

Pour recevoir l'autorisation, l'entreprise de sécurité maritime devra remplir certaines conditions. Vu le caractère délicat de l'activité de sécurité maritime et son environnement très spécifique, une expérience minimale est requise tant dans le chef de l'entreprise elle-même que dans le chef de son personnel (3° et 5°). Il faut également à tout prix éviter que l'activité de sécurité maritime n'ait pour effet d'alimenter le trafic d'armes illégal (4°).

Art. 15

Puisque que les articles suivants de ce projet de loi renvoient au dirigeant opérationnel de l'équipe de sécurité maritime, il est nécessaire de prévoir la présence de ce dirigeant. En outre, il n'est pas souhaitable de déterminer déjà maintenant dans la loi même la taille minimale de l'équipe de sécurité maritime. Lorsque la loi aura suffisamment été appliquée, il apparaîtra s'il est nécessaire, pour des raisons de sécurité, de déterminer la taille minimale.

Art. 16

L'objectif de la présence des gardes privés sur les navires est avant tout de dissuader des pirates d'initier des attaques à leur encontre. C'est pourquoi ils doivent être aisément identifiables, notamment en portant une tenue reflétant leur fonction et leur appartenance à une entreprise de sécurité maritime. Il est par ailleurs opportun, pour des raisons de sécurité, que ceux-ci se distinguent des autres personnes présentes à bord du navire par le port de cette tenue.

La sécurité maritime n'est pas sans risques. Pour cette raison, les agents qui exercent ces missions doivent à tout moment être armés. Ces armes doivent être adaptées à la mission: elles servent de moyens de dissuasion, d'avertissement et de défense.

C'est la raison pour laquelle il est indispensable de déroger à la loi du 8 juin 2006 réglant les activités économiques et individuelles avec des armes qui interdit l'usage de ces armes par les particuliers. Il ne s'agit pas pour autant de laisser libre usage à tout type d'armes lors de l'exercice de ces missions mais bien de donner un cadre raisonnable, efficace et approprié.

Art. 14

Teneinde de vergunning te krijgen, zal de maritieme veiligheidsonderneming bepaalde voorwaarden dienen te vervullen. Gelet op de delicate aard van de activiteit van maritieme veiligheid en de heel specifieke omgeving ervan, is een minimumervaring vereist zowel in hoofde van de onderneming zelf als in hoofde van zijn personeel (3° en, 5°). Men dient ook ten alle prijze te vermijden dat de activiteit van maritieme veiligheid de illegale wapenhandel in de hand te werken (4°).

Art. 15

Vermits de verdere artikelen van dit ontwerp verwijzen naar de operationeel leidinggevende van de maritieme veiligheidsploeg, is het noodzakelijk te voorzien in de aanwezigheid van deze leidinggevende. Verder is het niet wenselijk nu reeds in de wet zelf de minimale grootte van de maritieme veiligheidsploeg vast te leggen. Nadat de wet gedurende een voldoende tijd van toepassing zal zijn geweest, zal blijken of het om veiligheidsredenen noodzakelijk is om de minimale grootte te bepalen.

Art. 16

Het doel van de aanwezigheid van maritieme veiligheidsagenten op schepen is vooreerst om piraten te ontraden aanvallen tegen hen uit te voeren. Daarom moeten zij gemakkelijk identificeerbaar zijn, met name door het dragen van kledij die hun functie, en de maritieme veiligheidsonderneming waartoe zij behoren, weergeeft. Om veiligheidsredenen is het overigens opportuun dat zij zich, door het dragen van die kledij, onderscheiden van de andere personen die zich aan boord van het schip bevinden.

Maritieme beveiliging is niet zonder risico's. Daarom moeten de agenten die deze taken uitvoeren ten allen tijde gewapend zijn. Deze wapens moeten aangepast zijn aan de taak: ze dienen als afschrikking, als waarschuwings- en verdedigingsmiddel.

Daarom is het absoluut noodzakelijk af te wijken van de wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens die het gebruik van die wapens door particulieren verbiedt. Het komt er echter niet zozeer op aan om tijdens de uitoefening van die opdrachten ieder type van wapen vrij te gebruiken, maar wel om een redelijk, efficiënt en aangepast kader te bieden.

Art. 17

Il est nécessaire de définir clairement sur le plan juridique la relation entre le capitaine et le responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime. Le capitaine exerce une autorité sur le navire. En qualité d'autorité, il exerce une surveillance sur le dirigeant opérationnel et prend les décisions essentielles qui doivent être exécutées par les agents de sécurité maritime. Sur le plan opérationnel, le dirigeant dirige son équipe de sécurité maritime. Si un navire de guerre belge ou des militaires belges, qui opèrent dans la région concernée dans le cadre de la prévention de la piraterie maritime et de la lutte contre celle-ci, font à la demande du capitaine du navire une intervention complémentaire, le dirigeant opérationnel de l'équipe de sécurité maritime se conformera aux instructions opérationnelles des militaires belges concernés en vue de la coordination de l'opération.

Art. 18

Il est absolument nécessaire que les méthodes et procédures utilisées dans ce contexte soient déterminées précisément par le Roi. Celles-ci rejoindront étroitement les "bonnes pratiques" qui sont utilisées à l'échelle internationale dans cette matière et qui sont d'ailleurs en conformité avec le droit belge interne. Les procédures sont ainsi établies selon le principe qu'une attaque sur un navire doit être détectée le plus rapidement possible et que tous les moyens légaux, comme la dissuasion, l'avertissement et l'utilisation de moyens non létaux, doivent empêcher une attaque éventuelle. La violence contre les personnes peut uniquement être utilisée dans les limites de la légitime défense prévue dans le droit commun.

Art. 19

Cet article règle le droit particulier de rétention pour les agents de sécurité maritime. On tient compte ici de la situation spécifique de la sécurité maritime sur des navires (responsabilité du capitaine, impossibilité de se limiter à la prise de l'identité, impossibilité de remettre la personne aux autorités compétentes dans un laps de temps aussi court que sur la terre ferme, formes de criminalité lourdes, ...). C'est pourquoi quelques compétences et des règles spécifiques sont prévues concernant les rétentions.

Art. 17

Juridisch dient de relatie tussen de kapitein en de operationeel verantwoordelijke van de maritieme veiligheidsploeg duidelijk afgebakend te worden. De kapitein voert het gezag over het schip. Hij houdt als gezagsdrager toezicht op de operationeel leidinggevende en neemt de belangrijkste beslissingen die door de maritieme veiligheidsagenten moeten worden uitgevoerd. Op het operationele vlak leidt de leidinggevende zijn maritieme veiligheidsteam. Indien een Belgisch oorlogsschip of Belgische militairen die in het betrokken gebied opereren in het kader van de preventie of bestrijding van maritieme piraterij, op vraag van de kapitein van het schip bijkomend tussenkomen, dan volgt de operationeel verantwoordelijke van de maritieme veiligheidsploeg de operationele instructies van de betrokken Belgische militairen voor de coördinatie van de operatie.

Art. 18

Het is absoluut noodzakelijk dat de in die context gebruikte methodes en procedures, nauwkeurig door de Koning worden bepaald. Deze zullen nauw aansluiten op de "good practices" die in deze materie internationaal gangbaar zijn en die overigens in overeenstemming zijn met het interne Belgische recht. Zo zijn de procedures opgebouwd volgens het principe dat een aanval op een schip zo snel mogelijk moet gedetecteerd worden en dat alle legale middelen, zoals afschrikking, waarschuwing en het gebruik van niet-lethale middelen een mogelijke aanval moet verhinderen. Geweld tegen personen kan slechts worden uitgeoefend binnen de perken van de in het gemeenrecht voorziene wettige verdediging.

Art. 19

Dit artikel regelt het particulier vattingsrecht voor maritieme veiligheidsagenten. Er wordt hier rekening gehouden met de specifieke situatie van maritieme veiligheid op schepen (verantwoordelijkheid van de kapitein, onmogelijkheid om zich te beperken tot de vaststelling van de identiteit, onmogelijkheid om in even korte tijd als op het vasteland de persoon over te dragen aan de bevoegde overheden, zware criminaliteitsvormen, ...). Daarom worden hier enkele specifieke bevoegdheden en regels voorzien in verband met de vattingen.

Art. 20

Cet article prévoit que les agents de sécurité maritime peuvent et doivent même effectuer un contrôle de sécurité par rapport aux personnes qu'ils retiennent. Ce contrôle est préventif et doit empêcher que les agents concernés ou les personnes à bord ne soient menacés ou blessés ou que le navire ne soit endommagé. Ce contrôle de sécurité est nécessaire pour garantir l'efficacité des interventions de l'équipe de sécurité maritime.

Art. 21

Une autre compétence concerne le port et l'utilisation de menottes.

Lors de la rétention d'une personne, l'utilisation de menottes peut s'avérer nécessaire pour maintenir sur place les auteurs sous surveillance et contrôle et pour garantir la sécurité de chacun. L'utilisation de menottes doit toutefois rester limitée aux cas les plus impératifs et doit être un moyen subsidiaire uniquement utilisé si aucune autre mesure moins radicale n'est possible.

Art. 22

Lorsque des pirates ont été maîtrisés par les agents de sécurité maritime et qu'ils sont retenus sous l'autorité du capitaine, ceux-ci doivent l'être jusqu'à leur remise aux autorités compétentes. Entre-temps, il faut qu'une surveillance soit exercée à l'égard des pirates, soit pour éviter qu'ils s'échappent, soit qu'ils tentent de poser de nouveaux actes d'agression. Les agents de sécurité maritime sont, dans ces circonstances particulières, les personnes les plus appropriées pour exercer cette tâche.

Art. 23

Le responsable des opérations de l'entreprise de sécurité maritime à bord d'un navire, consigne les différents événements qui se produisent lors de la mission dans un journal de bord. Celui-ci permettra éventuellement aux autorités de retracer, à la suite de problèmes par exemple, le déroulement de la mission. Les données et les faits seront déterminés par le Roi.

Art. 20

Dit artikel voorziet dat de maritieme veiligheidsagenten een veiligheidscontrole kunnen en zelfs moeten uitoefenen ten aanzien van de personen die zij vatten. Deze controle is preventief en moet voorkomen dat de betrokken agenten of de opvarenden bedreigd of gekwetst worden of dat het schip beschadigd wordt. Deze veiligheidscontrole is nodig om de efficiëntie van de interventies van de maritieme veiligheidsploeg te garanderen.

Art. 21

Een verdere bevoegdheid heeft betrekking op het dragen en het gebruik van handboeien.

Bij de vating van een persoon kan het gebruik van handboeien nodig zijn om de daders ter plaatse onder toezicht en controle te houden en om de veiligheid van eenieder te garanderen. Het gebruik van de boeien dient echter tot de meest noodzakelijke gevallen beperkt te blijven en een subsidiair middel te zijn dat enkel gebruikt wordt als er geen andere minder ingrijpende maatregel mogelijk is.

Art. 22

Wanneer piraten door de maritieme veiligheidsagenten worden overmeesterd en zij onder het gezag van de kapitein worden gevat, dan moeten zij gevat blijven tot aan hun overdracht aan de bevoegde overheden. Intussen moet er toezicht worden uitgeoefend ten aanzien van de piraten, hetzij om te voorkomen dat zij ontsnappen, hetzij om te voorkomen dat zij nieuwe handelingen van agressie pogen uit te voeren. In die bijzondere omstandigheden zijn maritieme veiligheidsagenten de meest geschikte personen om die taak uit te voeren.

Art. 23

De verantwoordelijke van de operaties van de maritieme veiligheidsonderneming aan boord van een schip noteert de verschillende gebeurtenissen die zich voordoen tijdens de opdracht, in een logboek. Hij zal de overheden eventueel in staat stellen om, bijvoorbeeld naar aanleiding van problemen, het verloop van de opdracht te hertekenen. De gegevens en feiten zullen door de Koning worden bepaald.

Art. 24

Un système de rapports est nécessaire de sorte qu'en cas de contestations et de contrôle, l'entreprise de sécurité maritime puisse étayer suffisamment ses activités à l'aide de pièces originales.

Art. 25

En cas d'incidents, les autorités belges doivent pouvoir disposer immédiatement de l'information nécessaire. Le signalement des incidents doit être réalisé sans délai, par exemple sous forme électronique, de sorte que les autorités puissent réagir rapidement.

Art. 26

Les autorités ne peuvent exercer correctement leur fonction de contrôle et de surveillance que si les documents relatifs à la mission de sécurité maritime sont conservés pendant une période suffisamment longue par l'entreprise ou le service et peuvent donc être consultées par les autorités.

Art. 27

Cet article détermine les amendes qui peuvent être infligées dans le cas d'infractions aux règles spécifiques relatives à la nouvelle activité, compte tenu de leur caractère sensible. Cela se fait par le ministre de l'Intérieur en raison de l'importance. Les procédures et la possibilité de recours prévues dans la loi sécurité privée sont aussi d'application pour ces amendes spécifiques.

Art. 28

La loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime définit la responsabilité du capitaine du navire en matière de maintien de l'ordre à bord du navire, de sécurité des personnes, du navire et de la cargaison et de la bonne fin de l'expédition. Cette disposition est complétée pour permettre au capitaine d'appliquer des mesures de sécurité maritime. Cette disposition est liée aux dispositions des articles 7 et 17 qui précisent comment il exerce cette compétence.

Art. 24

Een verslaggeving is noodzakelijk zodat in geval van betwistingen en controle de maritieme veiligheidsonderneming haar activiteiten voldoende kan staven aan de hand van originele stukken.

Art. 25

In geval van incidenten moet de Belgische overheid onmiddellijk over de nodige informatie kunnen beschikken. De incidentenmelding moet onverwijld gebeuren, bijvoorbeeld op elektronische wijze, zodat de overheid snel kan reageren.

Art. 26

De overheid kan haar controle- en toezichtsfunctie slechts correct uitoefenen indien de documenten met betrekking tot de bewakingsopdracht gedurende een voldoende lange periode bewaard worden door de onderneming of dienst en dus door de overheid kunnen geraadpleegd worden.

Art. 27

Dit artikel bepaalt de boetes die opgelegd kunnen worden in geval van inbreuken op de specifieke regels betreffende de nieuwe activiteit, rekening houdend met het gevoelige karakter ervan. Wegens het belang gebeurt dit door de minister van Binnenlandse Zaken. De procedures en beroepsmogelijkheid, voorzien in de wet private veiligheid zijn ook bij deze specifieke boetes, van toepassing.

Art. 28

De wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij omschrijft de verantwoordelijkheid van de kapitein van het schip voor de handhaving van de orde aan boord van het schip, de veiligheid van de opvarenden, het schip en de lading en de goede afloop van de reis. Deze bepaling wordt aangevuld om de kapitein toe te laten maatregelen van maritieme veiligheid toe te passen. Deze bepaling hangt samen met de bepalingen van artikel 7 en 17 die verduidelijken hoe hij die bevoegdheid uitoefent.

Art. 29

La poursuite des suspects d'actes de piraterie requiert l'établissement des faits dans des procès-verbaux et la saisie des preuves. Cette compétence est conférée au capitaine du navire. Si celui-ci n'a pas la nationalité belge, le procès-verbal peut être dressé en anglais, la langue véhiculaire de la navigation maritime. Compte tenu des circonstances particulières qui compliquent la collecte et/ou la conservation des preuves, les procès-verbaux ont force probante jusqu'à preuve du contraire. Les autres compétences du capitaine nécessaires à la poursuite des suspects sont réglées dans l'article 2 du projet de loi concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution (voir chapitre 4).

Art. 30

La loi produira ses effets pendant deux ans de manière à permettre à la fois de répondre au besoin urgent de légiférer et réglementer cette nouvelle activité de sécurité maritime mais aussi de se donner le temps de la réflexion et de l'évaluation pour élaborer un cadre plus définitif.

Art. 31

La loi prévoit un certain nombre d'arrêtés d'exécution. Afin de permettre le recours à une entreprise de sécurité maritime avant la finalisation et l'entrée en vigueur des différents arrêtés, une disposition transitoire est insérée. Elle permet d'autoriser, en attendant ces arrêtés d'exécution, le recours à une entreprise de sécurité maritime pour autant que certaines conditions de base prévues par la loi soient remplies et sachant que l'autorisation pourra contenir des conditions supplémentaires.

CHAPITRE 4

**Commentaires article par article du projet de loi
concernant des matières
visées à l'article 77 de la constitution**

Art. 1^{er}

Cette disposition n'appelle aucun commentaire.

Art. 29

De vervolging van verdachten van piraterij vereist het vaststellen van feiten in processen-verbaal en het in beslagnemen van bewijsmateriaal. Deze bevoegdheid wordt verleend aan de kapitein van het schip. Indien de kapitein van het schip niet de Belgische nationaliteit heeft kan het proces-verbaal opgemaakt worden in het Engels die de voertaal in de zeevaart is. Gezien de bijzondere omstandigheden die de verzameling en of bewaren van bewijsmateriaal bemoeilijken wordt er aan de processen-verbaal kracht van bewijs verleend tot bewijs van het tegendeel. De verdere bevoegdheden van de kapitein die nodig zijn voor de vervolging van verdachten worden geregeld in artikel 2 van het wetsontwerp dat aangelegenheden betreft als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet (zie hoofdstuk 4).

Art. 30

De wet heeft uitwerking gedurende twee jaar om zowel te kunnen antwoorden op een dringende nood een wet uit te vaardigen en deze nieuwe activiteit van maritieme veiligheid te reglementeren maar ook om zich tijd te gunnen voor studie en evaluatie met het oog op het uitwerken van een definitiever kader.

Art. 31

De wet voorziet een aantal uitvoeringsbesluiten. Om het beroep op een maritieme veiligheidsonderneming mogelijk te maken vóór de afronding en de inwerkingtreding van de verschillende besluiten, wordt een overgangsbepaling ingevoerd. Zij maakt het mogelijk, in afwachting van deze uitvoeringsbesluiten, beroep te doen op een maritieme veiligheidsonderneming voor zover bepaalde basisvoorwaarden voorzien bij de wet vervuld zijn en wetende dat de vergunning bijkomende voorwaarden zal kunnen inhouden.

HOOFDSTUK 4

**Artikelsgewijze bespreking van het wetsontwerp
betreffende aangelegenheden
als bedoeld door artikel 77 van de grondwet**

Art. 1

Deze bepaling behoeft geen commentaar.

Art. 2

Cet article règle, en même temps que l'article 29 du projet de loi concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, les compétences du capitaine du navire nécessaires à la poursuite des suspects d'actes de piraterie trouvés à bord de navires battant pavillon belge. On attire l'attention sur le fait que le capitaine ne reçoit pas la qualité d'officier de police judiciaire, mais qu'il n'exerce que des tâches bien définies, sur instruction ou sous la conduite du procureur fédéral, en ce qui concerne l'arrestation et l'audition des suspects. La procédure est la même que celle appliquée par les commandants des bâtiments de guerre belges ou d'une équipe de protection militaire belge à bord d'un navire civil en vertu de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire. On renvoie au commentaire des articles dans l'exposé des motifs relatif au projet de loi en question (Chambre, DOC 52 2215/001, p. 4 et suivantes). La disposition en question s'applique aux cas où il y a des agents de sécurité maritime à bord du navire, l'intention n'étant pas que le capitaine exerce les compétences en lieu et place des commandants précités dans les cas où ceux-ci interviennent.

CHAPITRE 5

Commentaires sur les avis du Conseil d'État**Section 1^{er}**

*Commentaire de l'avis 51 910/2/V
du 28 août 2012 sur l'avant-projet de loi
concernant des matières
visées à l'article 78 de la Constitution*

Le Conseil d'État remarque qu'il convient de veiller au bon accomplissement de la formalité d'un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence, visé à l'article 19/1, § 1 de la loi du 5 mai 1977 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, avant le dépôt de l'avant-projet devant les chambres législatives. Par défaut de dispositions exécutoires de l'article 19/1, § 1 susmentionné, cette formalité a été accomplie en rédigeant un "EIDDD formulaire d'exemption" daté du 5 mai 2012 et présenté au Conseil des ministres du 20 juillet 2012 qui a délibéré les présents projets.

Art. 2

Regelt samen met artikel 29 van het wetsontwerp dat aangelegenheden betreft als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet, de bevoegdheden van de kapitein van het schip die nodig zijn voor de vervolging van verdachten van piraterij die aangetroffen worden aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren. De aandacht wordt erop gevestigd 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. De procedure is dezelfde als diegene die wordt toegepast door de commandanten van Belgische oorlogsschepen of van een Belgisch militair beschermingsteam aan boord van een burgerschip op grond van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het gerechtelijk wetboek. Er wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking in de memorie van toelichting bij het desbetreffende wetsontwerp (Kamer, DOC 52 2215/001, p. 4 en volgende). De voorliggende bepaling is bedoeld voor de gevallen waarin er maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip zijn, het is niet de bedoeling dat de kapitein de bevoegdheden uitoefent in de plaats van de voormelde commandanten in de gevallen waarin die optreden.

HOOFDSTUK 5

**Bespreking van de adviezen van
de Raad van State****Afdeling 1**

*Bespreking van het advies 51 910/2/V
van 28 augustus 2012 bij het voorontwerp
van wet betreffende aangelegenheden
als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet*

De Raad van State merkt op dat er moet worden toegezien op de goede vervulling van de vormvereiste van het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling bedoeld door artikel 19/1, § 1 van de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling, voor de indiening van het voorontwerp bij de wetgevende kamers. Die vormvereiste werd, bij gebrek aan uitvoeringsbepalingen van het voormelde artikel 19/1, § 1 vervuld door het opstellen van een "DOEB vrijstellingsformulier", gedateerd op 5 mei 2012 en voorgelegd aan de Ministerraad van 20 juli 2012 die over de voorliggende ontwerpen heeft beraadslaagd.

Le Conseil d'État remarque que l'alinéa 3 (alinéa 2 auparavant) de l'article 13.18 en projet semble faire double emploi avec l'article 3, 2° du projet. Toutefois, la disposition de l'article 3, 2° vise à incorporer l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime comme une condition explicite et essentielle pour l'emploi d'entreprises de sécurité maritime par les armateurs, alors que la disposition de l'article 13.18 en projet, alinéa 3, sert à rendre les dispositions pénales de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, applicables à l'emploi d'une entreprise de sécurité maritime non autorisée.

Par rapport à article 14, le Conseil d'État remarque que l'avant-projet examiné ayant pour objet d'autoriser des entreprises à exercer des activités de surveillance, de protection, et de sécurité à bord de navires de manière armée, mission que ne prévoit pas actuellement la loi du 10 avril 1990 précitée, il est singulier d'imposer aux entreprises de sécurité maritime nouvellement autorisées et aux membres de leur personnel une expérience de deux ans en la matière et que, pour ce qui concerne les membres du personnel, cette condition d'expérience semble, en outre, empêcher la formation de nouveaux agents.

En raison du caractère délicat des activités de 'surveillance, de protection et de sécurité à bord de navires, de manière armée, pour lutter contre la piraterie', il est en effet prévu que les entreprises souhaitant à l'avenir exercer ces activités à bord de navires battant pavillon belge doivent démontrer qu'elles ont déjà exercé pendant au moins deux ans ce type d'activités de manière légale. La loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ne prévoyant actuellement pas la possibilité d'exercer ce type de mission par le secteur privé, l'expérience aura nécessairement été acquise lors de l'exercice de missions sur des navires battant un autre pavillon que le pavillon belge. Toutefois, le but n'est pas d'exclure les entreprises de gardiennage qui sont actuellement autorisées en Belgique, à condition qu'elles soient autorisées depuis suffisamment longtemps à exercer leurs activités de manière armée et qu'elles exercent celles-ci correctement. Pour permettre à ces entreprises de pouvoir étendre leurs activités aux nouvelles activités de lutte contre la piraterie, le point b a été prévu à l'article 13.20, § 1, 3°. Elles pourront donc également introduire une demande comme "entreprise de sécurité maritime". Afin de pallier à leur manque d'expérience dans le domaine spécifique de la lutte contre la piraterie, elles devront cependant conclure un protocole d'accord avec une entreprise ayant déjà exercé légalement ces activités pendant 2 ans. En ce qui concerne les exigences par rapport au personnel,

De Raad van State merkt op dat alinea 3 (tevorena alinea 2) van het ontworpen artikel 13.18 schijnbaar dubbel gebruik is met artikel 3, 2°. De bepaling in art. 3, 2° van het ontwerp strekt er echter toe de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming op te nemen als een uitdrukkelijke en essentiële voorwaarde voor het inzetten van maritieme veiligheidsondernemingen door de reders, terwijl de bepaling in het ontworpen art. 13.18, derde lid ter aanvulling dient om de strafbepalingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid van toepassing te maken op het gebruik van niet vergunde maritieme veiligheidsondernemingen.

De Raad van State merkt bij artikel 14 van het haar voorgelegde ontwerp op dat het onderzochte voorontwerp tot doel heeft om de ondernemingen toe te staan de activiteiten van bewaking, bescherming en beveiliging op gewapende wijze aan boord van schepen uit te oefenen, welke activiteit door de voormelde wet van 10 april 1990 heden niet wordt voorzien, en dat het eigenaardig is om aan de nieuw te vergunnen maritieme veiligheidsondernemingen en aan hun personeelsleden, een ervaring van twee jaar ter zake op te leggen en dat, voor wat betreft de personeelsleden, die voorwaarde bovendien schijnbaar de opleiding van nieuwe agenten in de weg staat.

Omwille van het delicate karakter van de activiteit van "bewaking, bescherming en beveiliging aan boord van schepen, op gewapende wijze, ter bestrijding van piraterij" is er inderdaad in voorzien dat de ondernemingen die in de toekomst wensen die activiteiten uit te oefenen aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, moeten aantonen dat zij reeds gedurende twee jaar op wettige wijze dat type van activiteit uitoefenen. De wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzonder veiligheid, biedt heden niet de mogelijkheid om dat type van opdrachten uit te voeren door de private sector, dus zal de ervaring noodzakelijkerwijze moeten verworven worden aan boord van schepen die een andere vlag voeren dan de Belgische. Het is niet de bedoeling om de veiligheidsondernemingen, die heden vergund zijn, in België uit te sluiten, op voorwaarde dat zij voldoende lang vergund zijn om gewapende activiteiten uit te oefenen en dat ze die op correcte wijze uitoefenen. Om aan die ondernemingen de mogelijkheid te bieden om hun activiteiten uit te breiden tot de nieuwe activiteit van bestrijding van piraterij, werd punt b opgenomen in het artikel 13.20, § 1, 3°. Ook zij zullen een aanvraag kunnen indienen voor een "maritieme veiligheidsonderneming". Teneinde tegemoet te komen aan hun gebrek aan ervaring in het specifieke domein van de strijd tegen de piraterij, zullen zij nochtans een akkoordprotocol moeten sluiten met een onderneming die deze activiteiten reeds gedurende twee jaar op wettige wijze uitoefent.

l'avant-projet prévoit en effet que seules les personnes ayant déjà exercé légalement pendant deux ans des activités de "surveillance, de protection et de sécurité à bord de navires, de manière armée, pour lutter contre la piraterie" pourront faire partie du personnel de l'entreprise de sécurité maritime. Cette condition a été prévue dans la même optique que celle exposée ci-dessus. Il a été considéré que seules des personnes disposant déjà d'une expérience suffisante dans ce domaine spécifique d'activités devraient pouvoir assurer la sécurité à bord de navires battant pavillon belge.

Le projet de loi concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution et les dispositions de l'exposé des motifs y relatives, ont ensuite été adaptés conformément aux autres remarques du Conseil d'État.

Section 2

*Commentaire de l'avis 51 911/2/V du 28 août 2012
sur l'avant-projet de loi concernant des matières
visées à l'article 77 de la Constitution*

Le Conseil d'État remarque qu'il convient de veiller au bon accomplissement de la formalité d'un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence, visé à l'article 19/1, § 1^{er} de la loi du 5 mai 1977 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, avant le dépôt de l'avant-projet devant les chambres législatives. Par défaut de dispositions exécutoires de l'article 19/1, § 1 susmentionné, cette formalité a été accomplie en rédigeant un "EIDDD formulaire d'exemption" daté du 5 mai 2012 et présenté au Conseil des ministres du 20 juillet 2012 qui a délibéré les présents projets.

Le projet de loi concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution a ensuite été adapté conformément aux autres remarques du Conseil d'État.

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

Wat betreft de vereisten voor het personeel, bepaalt het ontwerp inderdaad dat enkel de personen die reeds twee jaar wettig de activiteit hebben uitgeoefend van "bewaking, bescherming en beveiliging aan boord van schepen, op gewapende wijze, om te strijden tegen piraterij", deel kunnen uitmaken van het personeel van de veiligheidsonderneming. Die voorwaarde werd opgenomen in dezelfde optiek als die hierboven uiteengezet. Er werd geoordeeld dat enkel de personen die reeds over een voldoende ervaring beschikken in dit specifieke activiteitendomein in aanmerking mogen komen om de veiligheid te verzekeren aan boord van Belgische schepen.

Het wetsontwerp betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet en de desbetreffende bepalingen in de memorie van toelichting werden voorts aangepast overeenkomstig de overige bemerkingen van de Raad van State

Afdeling 2

*Advies 51 911/2/V van 28 augustus 2012
bij het voorontwerp van wet betreffende aangelegenheden
als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet*

De Raad van State merkt op dat er moet worden toegezien op de goede vervulling van de vormvereiste van het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling bedoeld door artikel 19/1, § 1 van de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling, voor de indiening van het voorontwerp bij de wetgevende kamers. Die vormvereiste werd, bij gebrek aan uitvoeringsbepalingen van het voormelde artikel 19/1, § 1 vervuld door het opstellen van een "DOEB vrijstellingsformulier", gedateerd op 5 mei 2012 en voorgelegd aan de Ministerraad van 20 juli 2012 die over de voorliggende ontwerpen heeft beraadslaagd.

Het wetsontwerp betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet werd voorts aangepast overeenkomstig de overige bemerkingen van de Raad van State.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van de Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le ministre de la Défense,

Pieter DE CREM

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De minister van Landsverdediging,

Pieter DE CREM

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM

AVANT-PROJET DE LOI I

soumis à l'avis du Conseil d'État

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

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions préliminaires****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, les termes suivants signifient:

1° "BEST MANAGEMENT PRACTICES" ci-après abrégés "BMP", les pratiques les plus récentes de gestion optimale de la planification et des opérations pour les exploitants et capitaines de navire qui visent la protection passive contre la piraterie dans certaines zones maritimes telles qu'elles ont été établies par les organisations professionnelles internationales représentant le secteur de la navigation maritime et les directives de l'Organisation maritime internationale;

2° "l'entreprise de sécurité maritime" l'entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

3° "propriétaire ou exploitant inscrit": la personne qui est inscrite en qualité de propriétaire ou si ce dernier n'exploite pas lui-même le navire, la personne qui est inscrite en qualité d'exploitant dans le Registre des navires belges ou dans le Registre des affrètements coque nue belges, visés par la loi 21 décembre 1990 relative à l'enregistrement des navires;

4° "piraterie" piraterie telle que définie dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

CHAPITRE 2**Dispositions en matière de lutte contre la piraterie par les entreprises de sécurité maritime****Art. 3**

Le propriétaire ou l'exploitant inscrit d'un navire autorisé à battre pavillon belge, peut dans les zones maritimes définies par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, faire appel à une entreprise de sécurité maritime pour assurer la sécurité

VOORONTWERP VAN WET I

onderworpen aan het advies van de Raad van State

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

HOOFDSTUK 1**Inleidende bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in 78 de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet betekent

1° "BEST MANAGEMENT PRACTICES" hierna "BMP" genoemd, de recentste beste plannings- en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen voor de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden vastgesteld door representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie;

2° "maritieme veiligheidsonderneming", een onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld door de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

3° "geregistreerde eigenaar of exploitant", de persoon die als eigenaar of, indien die het schip niet zelf exploiteert, de persoon die als exploitant van een schip is ingeschreven in het Belgisch Register der Zeeschepen of het Belgisch Romp-bevrachtingsregister, bedoeld door de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen;

4° "piraterij", piraterij zoals omschreven in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

HOOFDSTUK 2**Bepalingen inzake de bestrijding van piraterij door maritieme veiligheidsondernemingen****Art. 3**

De geregistreerde eigenaar of exploitant van een schip dat gemachtigd is de Belgische vlag te voeren mag in de zeegebieden, bepaald bij in ministerraad overlegd Koninklijk besluit, een beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming

de son navire contre la piraterie sous réserve du respect des modalités énoncées ci-après:

1° le contrat écrit pour un voyage, un groupe de voyages ou une période déterminée et conclu avec l'entreprise de sécurité maritime visé à l'article 6 est communiqué au ministre de l'Intérieur et au ministre de la Mer du Nord selon la procédure visée par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres. Si le contrat ne respecte pas les dispositions de la présente loi, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ou du droit Belge, le Roi peut décider de retirer sans délai l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime.

2° l'entreprise de sécurité maritime est autorisée à exercer la mission visant à exercer la sécurité de son navire contre la piraterie par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres conformément aux conditions fixées dans la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

3° le capitaine et l'exploitant du navire appliquent les directives de l'Organisation Maritime Internationale et les BMP au voyage du navire concerné, tenant compte des circonstances, des caractéristiques du navire et la praticabilité des mesures.

Art. 4

Le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime au service désigné par le Roi. Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour le faire.

Art. 5

Le capitaine du navire, le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie sans délai au service désigné par le Roi, tous les cas où lors des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie, il a été ouvert le feu à partir du bateau et où des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du bateau. Le Roi fixe les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

Art. 6

À chaque fois qu'il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée, le propriétaire ou l'exploitant inscrit conclut un contrat écrit avec cette entreprise qui, sans préjudice des prescriptions légales contient au moins les éléments suivants:

- 1° l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres;
- 2° l'interdiction de sous-traitance;

om het schip te beveiligen tegen piraterij mits het naleven van de modaliteiten zoals hierna bepaald:

1° de geschreven overeenkomst gesloten voor een reis, een groep reizen of een bepaalde periode met de in artikel 6 bedoelde maritieme veiligheidsonderneming wordt medegedeeld aan de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van de Noordzee, volgens de procedure bepaald bij een in de Ministerraad overlegd Koninklijk besluit. Indien de overeenkomst de bepalingen van deze wet, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid of het Belgisch recht niet naleeft, kan de Koning beslissen de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming onverwijld in te trekken.

2° de betrokken maritieme veiligheidsonderneming is ertoe vergund de opdracht uit te oefenen die de uitvoering van de veiligheid van zijn schip tegen piraterij beoogt bij een in de Ministerraad overlegd Koninklijk besluit overeenkomstig de voorwaarden van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

3° de kapitein en de exploitant van het schip passen de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie en de BMP toe voor de betrokken reis van het schip, rekening houdend met de omstandigheden, de aard van het schip en de praktische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Art. 4

De geregistreerde eigenaar of exploitant meldt iedere reis waarbij hij een beroep doet op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming voorafgaandelijk aan de dienst bepaald door de Koning. De Koning bepaalt de gegevens die worden gemeld en de wijze waarop het melden gebeurt.

Art. 5

De kapitein van het schip of de geregistreerde eigenaar of exploitant meldt onverwijld ieder geval waar, bij de activiteit van bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij, vanaf het schip wordt gevraagd of waarbij personen verdacht van piraterij hebben aangevallen aan boord van het schip zijn gekomen, aan de dienst bepaald door de Koning. De Koning bepaalt welke gegevens worden gemeld en de wijze waarop het melden gebeurt.

Art. 6

De geregistreerde eigenaar of exploitant sluit, telkens hij een beroep doet op een gegunde maritieme veiligheidsonderneming, een schriftelijke overeenkomst met die onderneming die, onverminderd de bestaande wettelijk voorschriften, minstens de volgende elementen bevat:

- 1° de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming bij een in de Ministerraad overlegd Koninklijk besluit;
- 2° het verbod op onderaanneming;

3° l'assurance en responsabilité civile et contractuelle de l'entreprise de sécurité maritime;

4° un exposé des règles et procédures que les agents de sécurité maritime respecteront conformément au droit belge;

5° un exposé des règles BMP qui s'appliquent, sans préjudice de l'application du droit belge, ainsi que des directives de l'Organisation Maritime Internationale.

6° la répartition des pouvoirs du capitaine et du personnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire;

7° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime d'informer son personnel dirigeant à bord du navire de la réglementation belge et étrangère qui a trait aux activités.

8° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime de veiller à ce que les armes qu'elle fait monter à bord pour ses agents de sécurité soient mises à leur disposition d'une manière légale, et l'exposé de la manière dont elle y procède.

9° Les données du personnel engagé à bord de manière à permettre l'évaluation du respect des conditions de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. En cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées, le propriétaire ou l'exploitant inscrit peuvent communiquer ces données dans les deux jours du début du voyage au service compétent du Service Public Fédéral de l'Intérieur.

Art. 7

La compétence du dirigeant opérationnel des agents de sécurité maritime à bord du navire ne porte pas préjudice à la compétence du capitaine conformément à l'article 5, alinéa 1 à 3 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Le capitaine exerce cette compétence dans le cadre de lutte contre la piraterie après avoir reçu l'avis du dirigeant opérationnel des agents à bord du navire et conformément aux méthodes et procédures fixées en vertu de l'article 13.24 de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. 8

Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, sur la proposition des ministres de l'Intérieur et de la Justice, fixer les modalités relatives au chargement, stockage et remises des armes.

3° de verzekering van de burgerlijke en contractuele aansprakelijkheid van de maritieme veiligheidsonderneming;

4° een uiteenzetting nopens de regels en procedures die de maritieme veiligheidsagenten overeenkomstig het Belgisch recht zullen naleven;

5° een uiteenzetting van de BMP regels die van toepassing zijn, onverminderd de toepassing van het Belgisch recht, evenals de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie.

6° de verdeling van de bevoegdheden van de kapitein en het personeel van de maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip;

7° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om haar leidinggevend personeel op het schip in kennis te stellen van de vreemde en Belgische regelgeving die op de activiteit betrekking heeft.

8° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om ervoor te zorgen dat de wapens die zij aan boord van het schip brengt ten behoeve van de veiligheidsagenten hen op een wettige manier ter beschikking zijn gesteld, en de uiteenzetting van de wijze waarop zij daartoe tewerk zal gaan.

9° de gegevens van het aan boord ingezette personeel zodat de evaluatie mogelijk is van de naleving van de voorwaarden van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. In geval van gemotiveerde onmogelijkheid om voornoemde gegevens over te maken, kunnen de geregistreerde eigenaar of exploitant deze gegevens meedelen binnen de twee dagen van het begin van de reis aan de bevoegde dienst van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

Art. 7

De bevoegdheid van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de kapitein overeenkomstig artikel 5, eerste tot derde lid van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij. De kapitein oefent die bevoegdheid ingeval van het afweren van piraterij uit na advies van de operationele leidinggevende van de agenten aan boord van het schip en overeenkomstig de methodes en procedures vastgesteld overeenkomstig artikel 13.24 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 8

De Koning kan bij in Ministerraad overlegd besluit, op voordracht van de Ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie, de modaliteiten betreffende de lading, de opslag, en het overhandigen van wapens bepalen.

Art. 9

Les agents de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire ne font pas partie de l'équipage.

Art. 10

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports, peuvent, pour l'application de la présente loi, accorder des dérogations au nombre maximum de personnes admises à bord du navire, déterminé dans le certificat de navigabilité du navire après avis conforme du ministre de l'Intérieur.

CHAPITRE 3

Dispositions modificatives

Section 1^{re}

Modifications de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 11

Un chapitre III^{ter} libellé "Des dispositions particulières relatives aux entreprises de sécurité maritime" est introduit dans la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. 12

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.18, rédigé comme suit:

"Article 13.18. Seules les entreprises de sécurité maritime autorisées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, sur la proposition du ministre de l'Intérieur après, le cas échéant, l'avis de la Sureté de l'État et du procureur du Roi sont autorisées à exercer des activités de surveillance, de protection et de sécurité à bord de navires, de manière armée, pour lutter contre la piraterie au bénéfice du propriétaire inscrit ou de l'exploitant de navire.

Le propriétaire ou l'exploitant inscrit ne peut faire appel à une entreprise de sécurité maritime non autorisée.

Les entreprises de sécurité maritime sont exclusivement soumises aux seules dispositions du présent chapitre"

Art. 13

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.19, rédigé comme suit:

Art. 9

De agenten van de maritieme veiligheidsondernemingen aan boord van het schip maken geen deel uit van de bemanning.

Art. 10

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer die daartoe gemachtigd zijn kunnen, met het oog op de toepassing van deze wet, afwijkingen toestaan van het maximum aantal toegelaten personen aan boord van het schip, bepaald in het certificaat van deugdelijkheid van het schip.

HOOFDSTUK 3

Wijzigingsbepalingen

Afdeling 1

Wijzigingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 11

Een Hoofdstuk III^{ter}, met als opschrift "Bijzondere bepalingen betreffende de maritieme veiligheidsondernemingen", wordt ingevoegd in de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 12

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.18 ingevoegd, luidende:

"Artikel 13.18. Alleen de, bij in Ministerraad overlegd Koninklijk besluit, op de voordracht van de Minister van Binnenlandse zaken en na desgevallend een advies van de Veiligheid van de Staat en van de procureur des Konings, vergunde maritieme veiligheidsondernemingen zijn gemachtigd om, op gewapende wijze, activiteiten uit te oefenen van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen, om te strijden tegen piraterij ten voordele van de geregistreerde eigenaar of exploitant van het schip.

De geregistreerde eigenaar of exploitant kan geen beroep doen op een niet vergunde maritieme veiligheidsonderneming.

De maritieme veiligheidsondernemingen zijn uitsluitend onderworpen aan de bepalingen van dit hoofdstuk."

Art. 13

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.19 ingevoegd, luidende:

“Art.13.19. La demande d’autorisation visée à l’article 13.18 est introduite par l’entreprise de sécurité maritime selon des modalités fixées par le Roi.”

Art. 14

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.20, rédigé comme suit:

“Art. 13.20. § 1^{er}. Pour être autorisée à exercer les missions visées à l’article 13.18, l’entreprise de sécurité maritime doit remplir les conditions suivantes:

1° elle ne peut accepter ou exécuter aucune mission de sécurité maritime en sous-traitance, excepté dans les cas déterminés par le ministre de l’Intérieur;

2° elle doit être une personne morale constituée selon les dispositions d’un État membre de l’Union Européenne et avoir son siège d’exploitation dans un pays de l’Union européenne;

3° elle doit:

a) soit avoir exercé légalement pendant au moins deux ans des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie de manière armée, sans que des infractions graves à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l’exercice de ces activités;

b) soit, par dérogation à l’article 2, § 2, alinéa 1^{er}, être autorisée à exercer des activités de gardiennage de manière armée depuis plus de trois ans conformément aux dispositions de la présente loi, sans que des infractions à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l’exercice de ces activités et, en outre, avoir conclu pour l’exercice des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie un protocole de collaboration opérationnelle avec une entreprise de sécurité maritime répondant aux conditions prévues dans le 3°, a).

4° l’entreprise de sécurité maritime doit démontrer que les armes dont ses agents seront équipés sur place, dans l’exercice des activités de surveillance et de protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie, sont conservées et montées à bord dans les ports concernés, conformément à la législation en vigueur et qu’elle respecte les prescrits de l’arrêté visé à l’article 8 de la loi du XXX portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime.

5° l’entreprise doit démontrer que les membres du personnel qui seront engagés pour l’exercice de cette activité:

“Art. 13.19. Het verzoek tot vergunning bedoeld bij artikel 13.18 wordt door de maritieme veiligheidsonderneming ingediend volgens de modaliteiten die door de Koning worden bepaald.”

Art. 14

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.20 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.20. § 1. Om vergund te worden om de opdrachten uit te voeren bedoeld bij artikel 13.18, dient de maritieme veiligheidsonderneming de volgende voorwaarden te vervullen:

1° ze mag geen opdracht inzake maritieme veiligheid in onderaanneming aanvaarden of uitvoeren, behalve in de gevallen bepaald door de Minister van Binnenlandse Zaken;

2° het dient te gaan om een rechtspersoon opgericht volgens de bepalingen van een Lidstaat van de Europese Unie en die zijn exploitatiezetel heeft in een land van de Europese Unie;

3° zij moet:

a) ofwel gedurende ten minste twee jaar, op gewapende wijze, wettig activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij zonder dat er zware inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld bij de uitoefening van deze activiteiten;

b) ofwel, in afwijking van artikel 2, § 2, 1^{ste} lid, ertoe vergund zijn bewakingsactiviteiten uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze wet en sedert meer dan drie jaar, op gewapende wijze, deze activiteiten met vergunning hebben uitgeoefend, zonder dat er bij de uitoefening van deze activiteiten inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld en, bovendien, voor de uitoefening van de activiteiten van bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij, een operationeel samenwerkingsprotocol hebben afgesloten met een maritieme veiligheidsonderneming die beantwoordt aan de voorwaarden voorzien bij het ten 3°, a).

4° de maritieme veiligheidsonderneming moet aantonen dat de wapens waarmee haar agenten ter plaatse zullen worden uitgerust, bij de uitoefening van de activiteiten van bewaking en bescherming aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij, in de betrokken havens worden bewaard en aan boord worden gebracht, conform de geldende wetgeving en dat zij de voorschriften naleeft van het besluit bedoeld bij artikel 8 van de wet van XXX houdende verscheidene maatregelen voor de strijd tegen maritieme piraterij.

5° de onderneming moet aantonen dat de personeelsleden die in dienst zullen worden genomen voor de uitoefening van deze activiteit:

a) ont exercé pendant au moins deux ans légalement des activités de manière armée de surveillance et de protection à bord de navires et sont toujours autorisés à le faire selon la législation qui leur est applicable;

b) répondent aux exigences de de la Section A-VI/1, paragraphe 1^{er}, (Formation de familiarisation en matière de sécurité) du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (CODE STCW);

c) ont suivi une formation selon les modalités fixées par arrêtés royal;

d) ont passé positivement un entretien et une épreuve pratique avec les fonctionnaires ou experts désignés par le ministre de l'Intérieur. L'article 7, § 1^{er}bis, est applicable au personnel;

6° Les articles 4bis, § 2, 5, 1° à 4°, 7°, 8°, 12°, 6, 1° à 4°, 7°, 8° et 11°, 7, § 3, 8, §§ 2, 3, 8 et 9, 9, § 4, 10, l' et 11, §§ 1^{er} et 2, de la présente loi sont applicables *mutatis mutandis* à l'entreprise de sécurité maritime.

§ 2. La décision d'autorisation ou de refus d'autorisation visée à l'article 13.18 est prise par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres sur la proposition du ministre de l'Intérieur dans un délai de maximum deux mois à partir du dépôt de la demande.

L'arrêté précise la durée de l'autorisation qui ne peut dépasser 2 ans.

Art. 15

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.21, rédigé comme suit:

"Art. 13.21. Le Roi peut déterminer le nombre minimum de personnes composant une équipe qui surveille un navire. Chaque équipe est dirigée par un membre du personnel dirigeant opérationnel répondant aux conditions fixées par le Roi."

Art. 16

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.22, rédigé comme suit:

"Art. 13.22. Les agents de l'entreprise de sécurité maritime doivent porter une tenue de travail et une tenue de protection selon les modalités fixées par le Roi.

Les agents peuvent, conformément aux modalités à fixer par le Roi, être munis d'armes à feu d'un calibre maximal .50. Par dérogation à l'article 8, premier alinéa de la loi du 8 juin 2006 réglant les activités économiques et individuelles avec des armes, celles-ci peuvent être des armes à feu automatiques.

a) gedurende ten minste twee jaar op wettige wijze gewapende activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking en bescherming aan boord van schepen en nog steeds toegelaten zijn om dat te doen volgens de wetgeving die op hen van toepassing is;

b) beantwoorden aan de vereisten van Afdeling A-VI/1, paragraaf 1, (Opleiding vertrouwd making inzake veiligheid) van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code);

c) een opleiding hebben gevolgd overeenkomstig de modaliteiten bepaald bij Koninklijk besluit;

d) op positieve wijze een onderhoud en een praktische proef hebben afgelegd met de ambtenaren of deskundigen aangeduid door de minister van Binnenlandse Zaken. Artikel 7, § 1bis is op het personeel van toepassing;

6° De artikelen 4bis, § 2, 5, 1° tot 4°, 7°, 8°, 12°, 6, 1° tot 4°, 7°, 8° en 11°, 7, § 3, 8, §§ 2, 3, 8 en 9, 9, § 4, artikel 10 en 11 § 1 en 2, van deze wet zijn van overeenkomstige toepassing op de maritieme veiligheidsonderneming.

§ 2. De beslissing tot vergunning of weigering van vergunning bedoeld bij artikel 13.18 wordt genomen bij een in Ministerraad overlegd Koninklijk besluit, op voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken, binnen een termijn van maximum twee maanden vanaf de indiening van het verzoek.

Het besluit preciseert de duur van de vergunning die 2 jaar niet overschrijden mag.

Art. 15

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.21 ingevoegd, luidende:

"Art. 13.21. De Koning kan het minimum aantal personen van een ploeg die een schip bewaakt bepalen. Elke ploeg staat onder de leiding van een operationeel leidinggevend personeelslid, dat beantwoordt aan de voorwaarden bepaald door de Koning."

Art. 16

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.22 ingevoegd, luidende:

"Art. 13.22. De agenten van de maritieme veiligheidsonderneming dragen werkkledij en beschermingskledij waarvan de modaliteiten door de Koning worden bepaald.

De agenten kunnen volgens de door de Koning te bepalen modaliteiten worden uitgerust met vuurwapens van maximum kaliber .50. In afwijking van artikel 8, eerste lid, van de wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens, kunnen dit automatische vuurwapens zijn.

Art. 17

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.23, rédigé comme suit:

“Art. 13.23. Le responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime exécute, pour l'exercice de la mission de surveillance, les directives et les ordres qu'il a reçus du capitaine du navire.

Il informe le capitaine sans délai de toute irrégularité et de toute circonstance suspecte que les agents ont constatée. Excepté en cas d'extrême urgence, les agents ne posent aucun acte tant que le capitaine n'a pas donné l'autorisation pour ce faire au responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime.

S'il est fait appel, en vertu de l'article 3 de la loi du XXX portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, à une entreprise de sécurité maritime à bord du navire et qu'au cours du voyage de celui-ci, une intervention supplémentaire de militaires en guise de protection contre la piraterie est fournie avec l'accord du capitaine par un bâtiment de guerre belge ou d'un pays de l'union européenne ou appartenant à une opération de l'OTAN, par des militaires qui opèrent dans la région concernée dans le cadre de la prévention de la piraterie et de la lutte contre celle-ci, le dirigeant opérationnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire se conformera aux instructions opérationnelles des militaires concernés en vue de la coordination et la sécurité de l'intervention.”

Art. 18

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.24, rédigé comme suit:

“Art. 13.24. L'activité de surveillance et protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie est exercée conformément aux dispositions contenues dans la présente loi et en application des méthodes et procédures fixées par le Roi.”

Art. 19

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.25, rédigé comme suit:

“Art. 13.25. Les agents peuvent retenir toute personne qui, sans avoir l'autorisation du capitaine, se trouve à bord du navire surveillé, à condition d'informer sans délai le capitaine du navire quant aux faits et de retenir la personne dans l'attente de la décision qui sera prise par le capitaine au sujet de cette dernière.”

Art. 17

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.23 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.23. De operationele verantwoordelijke van de maritieme bewakingsploeg voert voor de uitoefening van de bewakingsopdracht de richtlijnen en de bevelen uit, die hij gekregen heeft van de kapitein van het schip.

Hij informeert de kapitein onverwijld van elke onregelmatigheid en iedere verdachte omstandigheid die de agenten hebben vastgesteld. Behoudens in geval van hoogdringendheid stellen de agenten geen handelingen dan nadat de kapitein hiervoor de toestemming verleende aan de operationele verantwoordelijke van de maritieme bewakingsploeg.

Indien er, op grond van artikel 3 van de wet van XXX houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet, een beroep wordt gedaan op een maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip en tijdens de reis van het schip, met het akkoord van de kapitein, een bijkomende tussenkomst van militairen ter bescherming tegen piraterij wordt geboden door een Belgisch oorlogsschip of een schip toebehorend aan een Staat van de Europese Unie of deel uit makend van een operatie van de NAVO, die in het kader van de preventie en bestrijding van piraterij in het betrokken gebied opereren, dan richt de operationeel leidinggevende van de maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip zich naar de operationele instructies van de betrokken militairen ter coördinatie en veiligheid van de tussenkomsten.”

Art. 18

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.24 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.24. De activiteit van bewaking en bescherming aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij wordt uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet en met toepassing van de methodes en procedures bepaald door de Koning.”

Art. 19

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.25 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.25. De agenten kunnen elke persoon die, zonder de toelating te hebben van de kapitein, zich aan boord van het bewaakte schip bevindt, vatten, op voorwaarde dat ze de kapitein van het schip onverwijld van de feiten inlichten en deze persoon vasthouden in afwachting van de beslissing van de kapitein over wat er met deze persoon dient te gebeuren.”

Art. 20

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.26, rédigé comme suit:

“Art. 13.26. Lors d’une rétention, les agents procèdent à un contrôle de sécurité qui consiste en une palpation des vêtements de la personne afin de détecter la présence d’armes ou d’objets dangereux susceptibles de mettre en péril la sécurité des personnes à bord ou d’occasionner des dégâts au navire.

Les agents remettent immédiatement au capitaine les biens trouvés lors du contrôle de sécurité.”

Art. 21

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.27, rédigé comme suit:

“Art. 13.27. Au moment de la rétention, l’utilisation de menottes, dont le type et le modèle sont déterminés par le Ministre de l’Intérieur, est autorisée. L’utilisation de menottes doit rester limitée aux cas de nécessité absolue, lorsqu’aucune autre méthode moins radicale ne permet de procéder à la rétention.”

Art. 22

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.28, rédigé comme suit:

“Art. 13.28. Les agents surveillent toute personne que le capitaine a décidé de retenir, dans le cadre de ses compétences en matière de lutte contre la piraterie.”

Art. 23

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.29, rédigé comme suit:

“Art. 13.29. Pour chaque mission, le responsable opérationnel note dans un journal de bord les données et les faits déterminés par le ministre de l’Intérieur.”

Art. 24

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.30, rédigé comme suit:

“Art. 13.30. Le responsable opérationnel dresse, pour chaque mission un rapport. Le ministre de l’Intérieur fixe le contenu du rapport et le moment auquel celui-ci doit être dressé au plus tard.”

Art. 20

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.26 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.26. Bij een vatting gaan de agenten over tot een veiligheidscontrole die bestaat uit een betasting van de kleding van de persoon, teneinde wapens of gevaarlijke voorwerpen die de veiligheid van de opvarenden in het gedrang zouden kunnen brengen of schade aan het schip zouden kunnen veroorzaken, op te sporen.

De agenten maken de bij de veiligheidscontrole aangetroffen goederen onmiddellijk over aan de kapitein.”

Art. 21

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.27 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.27. Bij de vatting is het gebruik van handboeien, waarvan het type en het model door de Minister van Binnenlandse Zaken worden bepaald, toegelaten. Het gebruik dient beperkt te blijven tot de gevallen van volstrekte noodzakelijkheid, waarbij geen andere, minder ingrijpende, methode de vatting mogelijk maakt.”

Art. 22

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.28 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.28. De agenten bewaken elke persoon van wie de kapitein, in het kader van zijn bevoegdheden tegen piraterij, besloten heeft hem aan te houden.”

Art. 23

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.29 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.29. De operationeel verantwoordelijke noteert bij elke opdracht in een logboek de gegevens en de feiten bepaald door de Minister van Binnenlandse Zaken.”

Art. 24

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.30 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.30. De operationeel verantwoordelijke maakt van elke opdracht een verslag op. De minister van Binnenlandse Zaken bepaalt de inhoud van het verslag en het tijdstip waarop het uiterlijk dient te worden aangemaakt.”

Art. 25

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.31, rédigé comme suit:

“Art. 13.31. Au cas où les agents ont utilisé des armes à feu ou ont trouvé des personnes soupçonnées de participer à des faits de piraterie, ou si le navire a été attaqué par des pirates, le responsable opérationnel signale sans délai les faits aux autorités déterminées par le Roi et selon les modalités indiquées par celui-ci.”

Art. 26

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.32, rédigé comme suit:

“Art. 13.32. L'entreprise conserve tous les documents visés dans le présent chapitre et les images enregistrées à l'adresse de l'entreprise ou du service, telle que mentionnée dans l'arrêté royal d'autorisation, pendant une période de cinq ans à compter de la date de cessation de la mission de surveillance. Les documents sont tenus, pendant ce délai de conservation, à la disposition des services publics de contrôle et des autorités judiciaires.”

Art. 27

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.33, rédigé comme suit:

“Art. 13.33. Sans préjudice de l'application des dispositions pénales, en cas de non-respect des obligations visées dans les articles 13.18 à 13.32 ou des dispositions des arrêtés d'exécution visés par ces articles:

1° un avertissement est adressé au contrevenant en exhortant à mettre fin au fait imputé;

2° Une amende administrative allant de 5 000 à 25 000 euros est fixée par le ministre de l'Intérieur. L'amende administrative peut être doublée si l'infraction est constatée dans les trois ans qui suivent une décision d'infliger une amende administrative ou si l'infraction a persisté malgré l'avertissement visé au 1°;

3° l'autorisation visée dans le présent chapitre peut être retirée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres après avoir entendu l'intéressé selon les modalités visées par arrêté royal.”

Art. 25

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.31 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.31. In geval de agenten gebruik hebben gemaakt van vuurwapens of personen hebben aangetroffen, verdacht van deelname aan feiten van piraterij, of indien het schip werd aangevallen door piraten, verricht de operationele verantwoordelijke onverwijld een incidentmelding aan de door de Koning bepaalde overheden en op de door hem bepaalde wijze”

Art. 26

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.32 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.32. De onderneming bewaart alle documenten bedoeld in dit hoofdstuk en de opgenomen beelden op het adres van de onderneming, zoals vermeld in het Koninklijk besluit tot vergunning, gedurende een periode van vijf jaar vanaf de datum van beëindiging van de bewakingsopdracht. De documenten worden gedurende deze bewaringstermijn ter beschikking gehouden van de controlerende overheidsdiensten en de gerechtelijke overheid.”

Art. 27

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter, wordt een artikel 13.33 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.33. Onverminderd de toepassing van de strafbepalingen wordt in geval van niet-naleving van de verplichtingen bedoeld bij de artikelen 13.18 tot 13.32 of diens uitvoeringsbesluiten die:

1° een verwittiging gericht tot de overtreder met aanmaning een einde te stellen aan het feit dat wordt ten laste gelegd;

2° een administratieve geldboete door de minister van Binnenlandse Zaken vastgelegd, gaande van 5 000 tot 25 000 euro. De administratieve geldboete kan worden verdubbeld indien de inbreuk vastgesteld wordt binnen de drie jaar volgend op een beslissing een administratieve geldboete op te leggen of indien de inbreuk bleef voortduren ondanks de verwittiging bedoeld bij 1°;

3° de vergunning bedoeld in dit hoofdstuk kan worden ingetrokken bij in Ministerraad overlegd Koninklijk besluit na het horen van betrokkene volgens de modaliteiten bepaald bij Koninklijk besluit.”

Art. 28

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.34, rédigé comme suit:

“Art. 13.34. L'article 13.16 et 13.17, le chapitre IV, les articles 17 et 17bis sont applicables *mutatis mutandis*.”

Section 2

Modifications de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime

Art. 29

L'art. 5 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, modifié par les lois du 21 octobre 1997 et 3 mai 1999, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Pour protéger le navire contre la piraterie tel que définie dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer, le capitaine peut faire faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant inscrit fait appel conformément à la loi du xxx portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, embarquée à cet effet.”

Section 3

Modification de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer

Art. 30

Dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, un article 5/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 5/1. Sans préjudice des pouvoirs des commandants visés à l'art. 5, § 1^{er}, et des officiers de police judiciaire:

1° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge et qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie, consignent les délits de piraterie dans des procès-verbaux, qui ont force probante jusqu'à preuve du contraire; si le capitaine n'a pas la nationalité belge, le procès-verbal est rédigé en anglais;

Art. 28

In hetzelfde hoofdstuk IIIter, wordt een artikel 13.34 ingelast luidende:

“Art. 13.34. Artikel 13.16 en 13.17, Hoofdstuk IV, de artikelen 17 en 17bis zijn *mutatis mutandis* van toepassing.”

Afdeling 2

Wijzigingen van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij

Art. 29

Art. 5 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, gewijzigd bij de wetten van 21 oktober 1997 en 3 mei 1999, wordt aangevuld met een lid luidende:

“Om het schip te beschermen tegen piraterij zoals omschreven in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, kan de kapitein een beroep doen op de ploeg van agenten van de gegunde onderneming waarop de geregistreerde eigenaar of exploitant beroep doet in overeenstemming met de wet van xxx houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet, die daartoe werd aan boord genomen.”

Afdeling 3

Wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee

Art. 30

In de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee wordt een artikel 5/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 5/1. Onverminderd de bevoegdheden van de commandanten bedoeld in Art. 5, § 1 en van de officieren van gerechtelijke politie:

1° stellen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn, misdrijven van piraterij aan boord van het schip vast in processen-verbaal, die gelden tot bewijs van het tegendeel; indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft wordt het proces-verbaal in het Engels gesteld;

2° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie peuvent saisir tous les éléments à bord du navire pouvant servir de preuve de piraterie.”

CHAPITRE 4

Disposition transitoire et entrée en vigueur

Art. 31

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *moniteur belge* et est applicable jusqu'au 31 décembre 2014. Elle peut néanmoins être prolongée après une évaluation par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres qui doit être confirmé par une loi dans les six mois

Art. 32

Dès la date d'entrée en vigueur de la présente loi et jusqu'à la date d'entrée en vigueur des arrêtés prévus dans le Chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres peut exceptionnellement autoriser, à la demande expresse d'un propriétaire ou d'un exploitant inscrit, de recourir, pour un voyage ou plusieurs voyages ou pour une période limitée, à une entreprise de sécurité maritime qui répond aux conditions prévues à l'article 13.20, § 1^{er}, 1° à 3°, a), 4°, 5°, a) et b) et 6° de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière et à l'article 3, 1° et article 6, 2° à 9° de la présente loi.

Cet arrêté d'autorisation peut prévoir des conditions complémentaires relevant du champ d'application des arrêtés royaux prévus dans le Chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

2° kunnen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn alles aan boord van het schip wat kan dienen als bewijs van piraterij in beslag nemen.”

HOOFDSTUK 4

Overgangsbepaling en inwerkingtreding

Art. 31

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch staatsblad* wordt bekendgemaakt en is van toepassing tot 31 december 2014. Zij kan, na een evaluatie, evenwel worden verlengd bij een in de Ministerraad overlegd Koninklijk besluit dat binnen de zes maanden bij wet moet worden bekrachtigd.

Art. 32

Vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wet en tot aan de datum van inwerkingtreding van de besluiten voorzien bij hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, kan een in Ministerraad overlegd Koninklijk besluit uitzonderlijk, op het uitdrukkelijk verzoek van een geregistreerde eigenaar of exploitant, toestaan een beroep te doen, voor een of meerdere reizen, of voor een beperkte periode, op een maritieme veiligheidsonderneming die beantwoordt aan de voorwaarden bepaald bij artikel 13.20, § 1, 1° tot 3°, a), 4°, 5°, a) en b) en 6° van de wet van 10 april tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en aan artikel 3, 1° en artikel 6, 2° tot 9° van deze wet.

Dat vergunningsbesluit kan aanvullende voorwaarden bevatten voorzien in de koninklijke besluiten bepaald in Hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

AVANT-PROJET DE LOI II

soumis à l'avis du Conseil d'État

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

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

À l'art. 2 de la loi relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire sont apportées les modifications suivantes:

1° dans le paragraphe 1^{er}, la première phrase est complétée par les mots "soit à l'initiative du capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par un acte de piraterie";

2° dans le paragraphe 1^{er}, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "dresse un procès-verbal";

3° dans le paragraphe 2, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "informe";

4° dans le paragraphe 2, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "exécute";

5° dans le paragraphe 3, l'unique alinéa est complété par les mots "ou le capitaine"

6° dans le paragraphe 4, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "dresse";

7° dans le paragraphe 5, dans le cinquième alinéa, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "une copie du mandat d'arrêt";

8° dans le paragraphe 5, dans le cinquième alinéa, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "consigne";

9° L'art. 2 est complété par paragraphe 7, rédigé comme suit:

"§ 7. Si le capitaine n'a pas la nationalité belge, les procès-verbaux visés au présent article seront rédigés en anglais."

VOORONTWERP VAN WET II

onderworpen aan het advies van de Raad van State

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

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In art. 2 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de eerste zin aangevuld met de woorden "hetzij op initiatief van de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een daad van piraterij";

2° in paragraaf 1 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "maakt een proces-verbaal";

3° in paragraaf 2 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "brengt";

4° in paragraaf 2 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "voert";

5° in paragraaf 3 wordt het enig lid aangevuld met de woorden "dan wel door de kapitein";

6° in paragraaf 4 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "maakt";

7° in paragraaf 5, vijfde lid worden de woorden "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "de commandant" en "en, zodra mogelijk";

8° in paragraaf 5, vijfde lid worden de woorden "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "vermeldt";

9° Art. 2 wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

"§ 7. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft worden de bij dit artikel bedoelde processen-verbaal gesteld in het Engels."

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT I
N° 51 910/2/V
DU 28 AOÛT 2012

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Vice-Premier ministre et ministre de la Mer du Nord, le 30 juillet 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution", a donné l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Il ressort de l'article 19/1, § 1^{er}, de la loi du 5 mai 1997 "relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable", qu'en principe tout avant projet de loi, tout projet d'arrêté royal et tout projet de décision soumis à l'approbation du Conseil des ministres doivent donner lieu à un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence; les seuls cas dans lesquels un tel examen préalable ne doit pas avoir lieu sont ceux qui sont appelés à être fixés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, qui, à ce jour, en l'état des textes publiés au *Moniteur belge*, n'a pas été pris.

Il conviendra dès lors de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable, avant le dépôt de l'avant-projet examiné devant les chambres législatives, conformément à l'article 19/3, 1^o, de la loi du 5 mai 1997 précitée.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

DISPOSITIF

Article 3

1. À l'article 3, 1^o, de l'avant-projet, il serait préférable de remplacer l'expression "ministre de la Mer du Nord" par "ministre qui a le transport maritime dans ses attributions", la mise en œuvre de cette disposition pouvant perdurer au-delà de l'actuelle répartition des compétences ministérielles.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE I
NR. 51 910/2/V
VAN 28 AUGUSTUS 2012

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, tweede vakantiekamer, op 30 juli 2012 door de Vice-Eerste minister en minister van Noordzee verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet", heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Uit artikel 19/1, § 1, van de wet van 5 mei 1997 "betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling" volgt dat in principe elk voorontwerp van wet, elk ontwerp van koninklijk besluit en elk voorstel van beslissing dat ter goedkeuring aan de Ministerraad moet worden voorgelegd, aanleiding moet geven tot een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren; de enige gevallen waarin zo een voorafgaand onderzoek niet hoeft plaats te vinden, zijn die welke moeten worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, welk besluit bij de huidige stand van de teksten die in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, nog niet uitgevaardigd is.

Overeenkomstig artikel 19/3, 1^o, van de voornoemde wet van 5 mei 1997, moet er derhalve voor gezorgd worden dat dit vormvereiste naar behoren vervuld is voordat het voorliggende voorontwerp bij de wetgevende kamers wordt ingediend.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

DISPOSITIEF

Artikel 3

1. Het zou verkieslijk zijn om in artikel 3, 1^o, van het voorontwerp de uitdrukking "minister van de Noordzee" te vervangen door de woorden "minister bevoegd voor het Maritiem vervoer", daar de tenuitvoerlegging van deze bepaling kan voortduren na afloop van de huidige verdeling van de ministeriële bevoegdheden.

2. L'article 3, 1°, de l'avant-projet, dispose ce qui suit:

"[...] Si le contrat ne respecte pas les dispositions de la présente loi, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ou du droit Belge, le Roi peut décider de retirer sans délai l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime".

Contrairement à l'article 3, 2°, de l'avant-projet, relatif à l'octroi de l'autorisation en question, l'article 3, 1°, précité ne précise toutefois pas que la décision de retrait doit être prise par arrêté délibéré en Conseil des ministres. L'article 3, 1°, du projet, doit être complété sur ce point.

3. L'utilisation, à l'article 3, 1°, de l'avant-projet, des termes "sans délai", peut être interprétée comme permettant le retrait de l'autorisation sans que son titulaire soit préalablement entendu dans le respect des droits de la défense. Pareille interprétation ne serait pas admissible.

Art. 5

Le Conseil d'État relève une discordance entre le texte de la disposition examinée et le commentaire qui en est donné dans l'exposé des motifs. Il appartient à l'auteur du projet d'y mettre fin.

Art. 10

1. Contrairement au texte français de l'article 10 de l'avant-projet, le texte néerlandais de cette disposition n'exige pas que la dérogation relative au nombre maximum de personnes admises à bord du navire ne soit accordée par les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet qu'après avis conforme du ministre de l'Intérieur.

Cette discordance doit être corrigée.

2. Contrairement à ce qui est exposé dans le commentaire des articles, le texte en projet ne prévoit pas que les dérogations sont temporaires.

Il y a lieu de supprimer cette discordance.

Art. 12

1. À l'article 13.18, alinéa 1^{er} de la loi du 10 avril 1990 "réglementant la sécurité privée et particulière", le Conseil d'État constate que le texte en projet comporte par rapport à l'article 2, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et à l'article 4, § 1^{er}, de la même loi plusieurs différences, à savoir:

— dans le texte examiné figurent les mots "le cas échéant"; le Conseil d'État s'interroge sur leur portée;

2. Artikel 3, 1°, van het voorontwerp bepaalt:

"[...] Indien de overeenkomst de bepalingen van deze wet, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid of het Belgisch recht niet naleeft, kan de Koning beslissen de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming onverwijld in te trekken".

In tegenstelling tot artikel 3, 2°, van het voorontwerp, dat de toekenning van de vergunning in kwestie betreft, preciseert het voornoemde artikel 3, 1°, echter niet dat de beslissing tot intrekking moet worden genomen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Artikel 3, 1°, van het ontwerp moet op dat punt worden aangevuld.

3. Het woord "onverwijld" in artikel 3, 1°, van het voorontwerp kan aldus worden geïnterpreteerd dat de vergunning kan worden ingetrokken zonder dat de houder ervan vooraf met inachtneming van de rechten van verdediging is gehoord. De zodanige interpretatie zou niet aanvaardbaar zijn.

Art. 5

De Raad van State stelt vast dat zich een discordantie voordoet tussen de tekst van de onderzochte bepaling en de commentaar die erop wordt gegeven in de memorie van toelichting. De steller van het ontwerp dient die discrepantie weg te werken.

Art. 10

1. De Nederlandse tekst van artikel 10 van het voorontwerp bepaalt niet, in tegenstelling tot de Franse tekst van deze bepaling, dat de met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren die daartoe gemachtigd zijn slechts na eensluidend advies van de minister van Binnenlandse Zaken afwijkingen kunnen toestaan van het maximumaantal toegelaten personen aan boord van het schip.

Deze discordantie moet worden weggewerkt.

2. In tegenstelling tot wat te lezen staat in de commentaar op de artikelen, bepaalt de ontwerp tekst niet dat de afwijkingen tijdelijk zijn.

Deze discordantie moet worden weggewerkt.

Art. 12

1. De Raad van State stelt vast dat het ontworpen artikel 13.18, eerste lid, van de wet van 10 april 1990 "tot regeling van de private en bijzondere veiligheid" een aantal verschillen vertoont met artikel 2, § 1, eerste lid, en met artikel 4, § 1, van dezelfde wet, te weten:

— in de onderzochte tekst komt het woord "desgevallend" voor; de Raad van State vraagt zich af wat daarmee wordt bedoeld;

— il n'est pas spécifié dans le texte examiné quel est le procureur du Roi compétent; sans doute s'agit-il du procureur du Roi du lieu d'établissement de l'entreprise, comme dans les dispositions précitées;

— il n'est pas fait référence à titre subsidiaire à la compétence du ministre de la Justice, ici aussi à la différence des articles 2 et 4 précités; le Conseil d'État s'interroge sur la raison de cette omission.

2. L'alinéa 2 de l'article 13.18 en projet semble faire double emploi avec l'article 3, 2°, de l'avant projet.

3. Aux termes de l'article 13.18, alinéa 3, en projet, les entreprises de sécurité maritime sont exclusivement soumises aux seules dispositions du chapitre IIIter que l'avant-projet examiné vise à insérer dans la loi du 10 avril 1990 précitée. Conformément à d'autres articles en projet, certaines dispositions relevant d'autres chapitres de la loi précitée leur sont toutefois également d'application. Certains de ces articles sont clairs quant aux dispositions applicables aux entreprises de sécurité maritime. C'est le cas des articles 13.20, § 1^{er}, 6°, et 13.34, qui énumèrent les dispositions qui leur sont applicables. D'autres articles par contre ne sont pas clairs quant aux dispositions dont elles visent à étendre l'application aux entreprises de sécurité maritime. C'est tout particulièrement le cas de l'article 13.24 en projet qui stipule entre autres que "[l]'activité de surveillance et protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie est exercée conformément aux dispositions contenues dans la présente loi [...]". La section de législation s'interroge sur son articulation avec l'article 13.18, alinéa 3 en projet précité et invite l'auteur du projet à en préciser la portée exacte.

Art. 14

1. Aux termes de l'article 13.20 en projet de la loi du 10 avril 1990 précitée, une entreprise de sécurité maritime doit notamment, pour être autorisée à exercer les missions visées à l'article 13.18 en projet de la même loi:

— soit avoir exercé légalement durant au moins deux ans des activités de surveillance, de protection et de sécurisation des navires en vue de la lutte contre la piraterie de manière armée (article 13.20, § 1^{er}, 3°, a), en projet);

— soit, selon la version française du texte, être autorisée à exercer des activités de gardiennage de manière armée depuis plus de trois ans et avoir conclu un protocole de collaboration opérationnelle avec une entreprise de sécurité maritime répondant à la condition définie au premier tiret (article 13.20, § 1^{er}, 3°, b), en projet);

— démontrer que les membres du personnel qui seront engagés pour l'exercice de cette activité ont exercé pendant au moins deux ans légalement des activités de manière armée

— in de onderzochte tekst wordt niet gepreciseerd welke de bevoegde procureur des Konings is; wellicht is dat de procureur des Konings van de plaats waar de onderneming gevestigd is, zoals in de voornoemde bepalingen;

— eveneens in tegenstelling tot het bepaalde in de voornoemde artikelen 2 en 4 is in de onderzochte tekst geen sprake van de subsidiaire bevoegdheid van de minister van Justitie; de Raad van State vraagt zich af wat de reden is van deze weglating.

2. Het ontworpen artikel 13.18, tweede lid, lijkt een herhaling te zijn van artikel 3, 2°, van het voorontwerp.

3. Het ontworpen artikel 13.18, derde lid, bepaalt dat de maritieme veiligheidsondernemingen uitsluitend onderworpen zijn aan de bepalingen van hoofdstuk IIIter, waarvan het onderzochte voorontwerp de invoeging beoogt in de voornoemde wet van 10 april 1990. Overeenkomstig andere ontworpen artikelen zijn sommige bepalingen opgenomen in andere hoofdstukken van de voornoemde wet echter eveneens van toepassing. Sommige van die artikelen geven duidelijk aan welke bepalingen van toepassing zijn op de maritieme veiligheidsondernemingen. Dit is het geval met artikel 13.20, § 1, 6°, en met artikel 13.34, die de bepalingen opsommen welke op die ondernemingen toepasselijk zijn. Andere artikelen daarentegen geven niet duidelijk aan van welke bepalingen de werkingssfeer wordt uitgebreid tot de maritieme veiligheidsondernemingen. Dit is inzonderheid het geval met het ontworpen artikel 13.24, luidende o.m.: "De activiteit van bewaking en bescherming aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij wordt uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet [...]". De afdeling Wetgeving plaatst vraagtekens bij de samenhang ervan met het voornoemde ontworpen artikel 13.18, derde lid, en vraagt de steller van het ontwerp de juiste draagwijdte ervan te preciseren.

Art. 14

1. Naar luid van het ontworpen artikel 13.20 van de voornoemde wet van 10 april 1990 moet een maritieme veiligheidsonderneming, om de taken bedoeld in het ontworpen artikel 13.18 van diezelfde wet te mogen uitvoeren:

— ofwel gedurende ten minste twee jaar, op gewapende wijze, wettig activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij (ontworpen artikel 13.20, § 1, 3°, a));

— ofwel, volgens de Nederlandse versie van de tekst, in het bezit zijn van een vergunning om bewakingsactiviteiten uit te oefenen en sedert meer dan drie jaar, op gewapende wijze, deze activiteiten met een vergunning hebben uitgeoefend en een operationeel samenwerkingsprotocol hebben afgesloten met een maritieme veiligheidsonderneming die beantwoordt aan de voorwaarde gesteld in het eerste streepje (ontworpen artikel 13.20, § 1, 3°, b));

— aantonen dat de personeelsleden die in dienst zullen worden genomen voor de uitoefening van deze activiteit gedurende ten minste twee jaar op wettige wijze gewapende

de surveillance et de protection à bord des navires et sont toujours autorisés à le faire selon la législation qui leur est applicable (article 13.20, § 1^{er}, 5^o, a), en projet).

L'avant-projet examiné ayant pour objet d'autoriser des entreprises à exercer des activités de surveillance, de protection, et de sécurité à bord de navires de manière armée, mission que ne prévoit pas actuellement la loi du 10 avril 1990 précitée, il est singulier d'imposer aux entreprises de sécurité maritime nouvellement autorisées et aux membres de leur personnel une expérience de deux ans en la matière.

Pour ce qui concerne les membres du personnel, cette condition d'expérience semble, en outre, empêcher la formation de nouveaux agents.

2. Les deux versions linguistiques de l'article 13.20, § 1^{er}, 3^o, b), doivent être mises en concordance.

3. Au paragraphe 1^{er}, 6^o, en projet, il y a lieu de renvoyer de manière plus précise, notamment, aux articles 5, alinéa 1^{er}, 1^o à 4^o, et 6, alinéa 1^{er}, 1^o à 4^o.

Art. 21

1. L'article 13.27 en projet de la loi du 10 avril 1990 précitée, habilite le Ministre de l'Intérieur à déterminer le type et le modèle de menottes que peuvent utiliser les membres du personnel des entreprises de sécurité maritime.

Il faut observer que, sur le plan normatif, le législateur ne peut en principe pas donner de délégation à un ministre.

En effet, en vertu des principes constitutionnels relatifs à l'exercice des pouvoirs, le pouvoir réglementaire est dévolu au Roi. Certes, il n'est pas incompatible avec ces principes de conférer à un ministre une délégation de pouvoirs d'ordre accessoire ou secondaire, mais il n'en demeure pas moins qu'il appartient alors, en principe, au Roi, et non au législateur, d'octroyer pareille délégation dans les limites de Ses pouvoirs. En effet, l'octroi par le législateur d'une délégation directe de tels pouvoirs à un ministre signifierait que le législateur empiéterait sur une prérogative qui revient au Roi en tant que chef du pouvoir exécutif fédéral (article 37 de la Constitution).

Cette délégation doit par conséquent être accordée au Roi et non pas au ministre.

2. La même observation vaut pour les articles 13.29 et 13.30 en projet de la loi du 10 avril 1990 précitée (articles 23 et 24 de l'avant-projet).

activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking en bescherming aan boord van schepen en nog steeds in het bezit zijn van de vergunning om dat te doen volgens de wetgeving die op hen van toepassing is (ontworpen artikel 13.20, § 1, 5^o, a)).

In zoverre het voorliggende voorontwerp ertoe strekt ondernemingen toe te staan op gewapende wijze activiteiten inzake bewaking, bescherming en veiligheid aan boord van schepen uit te oefenen, een taak waarin de voornoemde wet van 10 april 1990 thans niet voorziet, is het vreemd dat nieuw vergunde maritieme veiligheidsondernemingen en hun personeel twee jaar ervaring ter zake moeten hebben.

Wat de personeelsleden betreft, laat het zich bovendien aanzien dat dit vereiste inzake ervaring belet dat nieuwe personeelsleden worden opgeleid.

2. De Nederlandse en de Franse versie van artikel 13.20, § 1, 3^o, b), moeten onderling in overeenstemming worden gebracht.

3. In de ontworpen paragraaf 1, 6^o, moet preciezer worden verwezen naar inzonderheid de artikelen 5, eerste lid, 1^o tot 4^o, en 6, eerste lid, 1^o tot 4^o.

Art. 21

1. Het ontworpen artikel 13.27 van de voornoemde wet van 10 april 1990 machtigt de minister van Binnenlandse Zaken om het type en het model van de handboeien te bepalen die de personeelsleden van de maritieme veiligheidsondernemingen mogen gebruiken.

Op te merken valt dat op het gebied van de regulering de wetgever in beginsel geen delegatie kan verlenen aan een minister.

Krachtens de grondwettelijke beginselen inzake de uitoefening der machten komt de verordeningbevoegdheid immers toe aan de Koning. Het is weliswaar niet onverenigbaar met die beginselen om aan een minister bevoegdheden inzake toekomstige of detailkwesties te delegeren maar in dat geval staat het niettemin in beginsel aan de Koning, en niet aan de wetgever, om een zodanige delegatie te verlenen binnen de perken van Zijn bevoegdheid. Het verlenen, door de wetgever, van een rechtstreekse delegatie van zulke bevoegdheden aan een minister zou namelijk meebrengen dat de wetgever zich een prerogatief toeëigent dat toekomt aan de Koning, als hoofd van de federale uitvoerende macht (artikel 37 van de Grondwet).

Deze delegatie moet bijgevolg worden verleend aan de Koning, en niet aan de minister.

2. Dezelfde opmerking geldt voor de ontworpen artikelen 13.29 en 13.30 van de voornoemde wet van 10 april 1990 (artikelen 23 en 24 van het voorontwerp).

Art. 27

1. À l'article 13.33 en projet de la loi du 10 avril 1990 précitée, les mots "sans préjudice de l'application des dispositions pénales" sont ambigus.

La disposition en projet devrait être revue et complétée afin d'organiser la coexistence de deux régimes répressifs, l'un pénal, l'autre administratif, pour éviter le cumul des deux types de sanctions, en vertu du principe général de droit *non bis in idem*, si l'intention du législateur est effectivement de prévoir l'application de deux types de sanctions.

2. Au 1°, il y a lieu de préciser quelle est l'autorité compétente pour adresser un avertissement au contrevenant.

3. L'article 13.33., 2° en projet doit être complété afin d'y définir la procédure d'imposition des amendes administratives. Par souci de cohérence, il est conseillé à l'auteur de l'avant-projet de s'inspirer, sur ce point, des dispositions générales de la loi précitée du 10 avril 1990, et notamment de son article 19¹.

Art. 30

À l'article 5/1, 1°, en projet, de la loi du 30 décembre 2009 "relative à la lutte contre la piraterie maritime", le Conseil d'État n'aperçoit pas ce qui justifie que le procès verbal doive être obligatoirement rédigé en anglais, lorsque le capitaine n'a pas la nationalité belge, sans qu'il ne soit permis d'utiliser l'une des langues nationales dans cette hypothèse.

Art. 31

Il convient d'éviter, *in fine*, que l'arrêté royal délibéré en Conseil des ministres prolongeant la validité de la loi "doit être confirmé par une loi dans les six mois", formule qui prive le pouvoir législatif de toute faculté d'appréciation. Il est préférable de prévoir qu'à défaut pour la loi de confirmer cet arrêté royal dans un délai qui pourrait être fixé à six mois à dater de son entrée en vigueur, cet arrêté et, en conséquence, la loi sont abrogés.

¹ Voir C.C., n° 66/2011 du 5 mai 2011.

Artikel 27

1. De woorden "Onverminderd de toepassing van de strafbepalingen" in het ontworpen artikel 13.33 van de voornoemde wet van 10 april 1990 zijn dubbelzinnig.

De ontworpen bepaling moet worden herzien en aangevuld, waarbij ervoor gezorgd wordt dat twee bestraffende regelingen, de ene van strafrechtelijke aard en de andere van bestuursrechtelijke aard, naast elkaar kunnen bestaan en waarbij aldus de samenloop van twee soorten van sancties wordt voorkomen, zulks op basis van het algemene rechtsbeginsel *non bis in idem*, indien het inderdaad de bedoeling van de wetgever is om te voorzien in de toepassing van twee soorten sancties.

2. In de bepaling onder 1° moet worden gepreciseerd welke instantie bevoegd is om een verwittiging te richten tot de overtreder.

3. Het ontworpen artikel 13.33, 2°, moet worden aangevuld, waarbij de procedure voor het opleggen van administratieve geldboetes wordt bepaald. Ter wille van de samenhang wordt de steller van het voorontwerp aangeraden zich in dat opzicht te laten inspireren door de algemene bepalingen van de voornoemde wet van 10 april 1990, inzonderheid door artikel 19¹ ervan.

Art. 30

Het is de Raad van State niet duidelijk op grond waarvan in het ontworpen artikel 5/1, 1°, van de wet van 30 december 2009 "betreffende de strijd tegen piraterij op zee" bepaald wordt dat het proces-verbaal verplicht in het Engels moet worden gesteld wanneer de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, zonder dat in dat geval een van de landstalen mag worden gebruikt.

Art. 31

Aan het eind van dit artikel wordt beter niet geschreven dat het koninklijk besluit houdende verlenging van de geldigheidsduur van de wet, dat wordt vastgesteld na overleg in de Ministerraad, "binnen de zes maanden bij wet moet worden bekrachtigd"; deze formule ontkent de wetgevende macht iedere beoordelingsmacht. Het is verkieslijk voor te schrijven dat indien de wet het koninklijk besluit niet bekrachtigd heeft binnen een termijn die kan worden bepaald op zes maanden te rekenen van de datum van inwerkingtreding ervan, dit besluit en bijgevolg ook de wet zijn opgeheven.

¹ Zie GwH, 5 mei 2011, nr. 66/2011.

La chambre était composée de

Messieurs

R. ANDERSEN, premier président du
Conseil d'État,

P. VANDERNOOT,
M. PÂQUES, conseillers d'État,

Madame

A. WEYEMBERGH,

Monsieur

Y. DE CORDT, assesseurs de la
section de législation,

Madame

A.-C. VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Le premier président,

R. ANDERSEN

De kamer was samengesteld uit

de Heren

R. ANDERSEN, eerste voorzitter van de
Raad van State,

P. VANDERNOOT,
M. PÂQUES, staatsraden,

Mevrouw

A. WEYEMBERGH,

de Heer

Y. DE CORDT, assessoren van de
afdeling Wetgeving,

Mevrouw

A.-C. VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de Heer
Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Neder-
landse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer
P. VANDERNOOT.

De griffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

De eerste voorzitter,

R. ANDERSEN

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT II
N° 51 911/2/V
DU 28 AOÛT 2012

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par le Vice-Premier ministre et ministre de la Mer du Nord, le 30 juillet 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 77 de la Constitution", a donné l'avis suivant:

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Il ressort de l'article 19/1, § 1^{er}, de la loi du 5 mai 1997 "relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable", qu'en principe tout avant-projet de loi, tout projet d'arrêté royal et tout projet de décision soumis à l'approbation du Conseil des ministres doivent donner lieu à un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence; les seuls cas dans lesquels un tel examen préalable ne doit pas avoir lieu sont ceux qui sont appelés à être fixés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, qui, à ce jour, en l'état des textes publiés au *Moniteur belge*, n'a pas été pris.

Il conviendra dès lors de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable, avant le dépôt de l'avant-projet examiné devant les chambres législatives, conformément à l'article 19/3, 1°, de la loi précitée du 5 mai 1997.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

1. À l'article 2, phrase liminaire de l'avant-projet, il y a lieu, dans la version française, de citer la date de la loi du 30 décembre 2009 "relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire".

2. À l'article 2, § 7, en projet, de la loi du 30 décembre 2009 précitée (article 2, 9°, de l'avant-projet), le Conseil d'État n'aperçoit pas ce qui justifie que le procès-verbal doive être

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE II
NR. 51 911/2/V
VAN 28 AUGUSTUS 2012

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, tweede vakantiekamer, op 30 juli 2012 door de Vice-Eerste minister en minister van Noordzee verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 77 van de Grondwet", heeft het volgende advies gegeven:

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Uit artikel 19/1, § 1, van de wet van 5 mei 1997 "betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling" volgt dat in principe elk voorontwerp van wet, elk ontwerp van koninklijk besluit en elk voorstel van beslissing dat ter goedkeuring aan de Ministerraad moet worden voorgelegd, aanleiding moet geven tot een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren; de enige gevallen waarin zo een voorafgaand onderzoek niet hoeft plaats te vinden, zijn die welke moeten worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, welk besluit bij de huidige stand van de teksten die in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, nog niet uitgevaardigd is.

Overeenkomstig artikel 19/3, 1°, van de voornoemde wet van 5 mei 1997, moet er derhalve voor gezorgd worden dat dit vormvereiste naar behoren vervuld is voordat het voorliggende voorontwerp bij de wetgevende kamers wordt ingediend.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

1. In artikel 2, inleidende zin, van het voorontwerp, moet in de Franse versie de datum van de wet van 30 december 2009 "betreffende de strijd tegen piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk Wetboek" worden vermeld.

2. Het is de Raad van State niet duidelijk op grond waarvan in het ontworpen artikel 2, § 7, van de voornoemde wet van 30 december 2009 (artikel 2, 9°, van het voorontwerp),

obligatoirement rédigé en anglais lorsque le capitaine n'a pas la nationalité belge, sans qu'il ne soit permis d'utiliser l'une des langues nationales dans cette hypothèse.

La chambre était composée de

Messieurs

R. ANDERSEN, premier président du
Conseil d'État,

P. VANDERNOOT,
M. PÂQUES, conseillers d'État,

Madame

A. WEYEMBERGH,

Monsieur

Y. DE CORDT, assesseurs de la
section de législation,

Madame

A.-C. VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Monsieur
Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

Le premier président,

R. ANDERSEN

bepaald wordt dat het proces-verbaal verplicht in het Engels moet worden gesteld wanneer de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, zonder dat in dat geval één van de nationale talen mag worden gebruikt.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

R. ANDERSEN, eerste voorzitter van de
Raad van State,

P. VANDERNOOT,
M. PÂQUES, staatsraden,

Mevrouw

A. WEYEMBERGH,

de Heer

Y. DE CORDT assessoren van de
afdeling Wetgeving,

Mevrouw

A.-C. VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de Heer
Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de Heer
P. VANDERNOOT.

De griffier,

A.-C. VAN GEERSDAELE

De eerste voorzitter,

R. ANDERSEN

PROJET DE LOI I

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères, du ministre de la Mer du Nord, de la ministre de l'Intérieur, du ministre de la Défense et de la ministre de la Justice;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères, le ministre de la Mer du Nord, la ministre de l'Intérieur, le ministre de la Défense et la ministre de la Justice sont chargés de présenter, en notre nom, aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1^{ER}**Dispositions préliminaires****Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Pour l'application de la présente loi, les termes suivants signifient:

1° "BEST MANAGEMENT PRACTICES" ci-après abrégés "BMP", les pratiques les plus récentes de gestion optimale de la planification et des opérations pour les exploitants et capitaines de navire qui visent la protection passive contre la piraterie dans certaines zones maritimes telles qu'elles ont été établies par les organisations professionnelles internationales représentant le secteur de la navigation maritime et les directives de l'Organisation maritime internationale;

2° "l'entreprise de sécurité maritime" l'entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

WETSONTWERP I

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van de Noordzee, de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Landsverdediging en de minister van Justitie;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken, de minister van de Noordzee, de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Landsverdediging en de minister van Justitie zijn ermee belast het ontwerp van wet in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

HOOFDSTUK 1**Inleidende bepalingen****Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

Voor de toepassing van deze wet betekent

1° "BEST MANAGEMENT PRACTICES" hierna "BMP" genoemd, de recentste beste plannings- en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen voor de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden vastgesteld door representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie;

2° "maritieme veiligheidsonderneming", een onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld door de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

3° “propriétaire ou exploitant inscrit”: la personne qui est inscrite en qualité de propriétaire ou si ce dernier n’exploite pas lui-même le navire, la personne qui est inscrite en qualité d’exploitant dans le Registre des navires belges ou dans le Registre des affrètements coque nue belges, visés par la loi du 21 décembre 1990 relative à l’enregistrement des navires;

4° “piraterie” piraterie telle que définie dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime.

CHAPITRE 2

Dispositions en matière de lutte contre la piraterie par les entreprises de sécurité maritime

Art. 3

Le propriétaire ou l’exploitant inscrit d’un navire autorisé à battre pavillon belge, peut dans les zones maritimes définies par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, faire appel à une entreprise de sécurité maritime pour assurer la sécurité de son navire contre la piraterie sous réserve du respect des modalités énoncées ci-après:

1° le contrat écrit pour un voyage, un groupe de voyages ou une période déterminée et conclu avec l’entreprise de sécurité maritime visé à l’article 6 est communiqué au ministre de l’Intérieur et au ministre qui a le transport maritime dans ses attributions selon la procédure visée par un arrêté royal. Si le contrat ne respecte pas les dispositions de la présente loi, de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière ou du droit Belge, le Roi peut par un arrêté délibéré en Conseil des ministres décider de retirer l’autorisation de l’entreprise de sécurité maritime;

2° l’entreprise de sécurité maritime concernée est autorisée à exercer la mission visant à exercer la sécurité de son navire contre la piraterie par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres conformément aux conditions fixées dans la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

3° le capitaine et l’exploitant du navire appliquent les directives de l’Organisation Maritime Internationale et les BMP au voyage du navire concerné, tenant compte des circonstances, des caractéristiques du navire et la praticabilité des mesures.

3° “geregistreerde eigenaar of exploitant”, de persoon die als eigenaar of, indien die het schip niet zelf exploiteert, de persoon die als exploitant van een schip is ingeschreven in het Belgisch Register der Zeeschepen of het Belgisch Rompbevrachtingsregister, bedoeld door de wet van 21 december 1990 betreffende de registratie van zeeschepen;

4° “piraterij”, piraterij zoals omschreven in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee.

HOOFDSTUK 2

Bepalingen inzake de bestrijding van piraterij door maritieme veiligheidsondernemingen

Art. 3

De geregistreerde eigenaar of exploitant van een schip dat gemachtigd is de Belgische vlag te voeren mag in de zeegebieden, bepaald bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, een beroep doen op een maritieme veiligheidsonderneming om het schip te beveiligen tegen piraterij mits het naleven van de modaliteiten zoals hierna bepaald:

1° de geschreven overeenkomst gesloten voor een reis, een groep reizen of een bepaalde periode met de in artikel 6 bedoelde maritieme veiligheidsonderneming wordt meegedeeld aan de minister van Binnenlandse Zaken en de minister die bevoegd is voor het maritiem vervoer, volgens de procedure bepaald bij koninklijk besluit. Indien de overeenkomst de bepalingen van deze wet, van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid of het Belgisch recht niet naleeft, kan de Koning bij een in de Ministerraad overlegd besluit beslissen de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming in te trekken;

2° de betrokken maritieme veiligheidsonderneming is ertoe vergund de opdracht uit te oefenen die de uitvoering van de veiligheid van zijn schip tegen piraterij beoogt bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit overeenkomstig de voorwaarden van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

3° de kapitein en de exploitant van het schip passen de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie en de BMP toe voor de betrokken reis van het schip, rekening houdend met de omstandigheden, de aard van het schip en de praktische uitvoerbaarheid van de maatregelen.

Art. 4

Le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime au service désigné par le Roi. Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour le faire.

Art. 5

Le capitaine du navire, le propriétaire ou l'exploitant inscrit, notifie sans délai au Centre de Crise du gouvernement, tous les cas où en vue de lutter contre la piraterie il a été ouvert le feu à partir du navire ou dans lesquels des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du navire. Le Roi fixe les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.

Art. 6

À chaque fois qu'il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée, le propriétaire ou l'exploitant inscrit conclut un contrat écrit avec cette entreprise qui, sans préjudice des prescriptions légales contient au moins les éléments suivants:

1° l'autorisation de l'entreprise de sécurité maritime par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres;

2° l'interdiction de sous-traitance;

3° l'assurance en responsabilité civile et contractuelle de l'entreprise de sécurité maritime;

4° un exposé des règles et procédures que les agents de sécurité maritime respecteront conformément au droit belge;

5° un exposé des règles BMP qui s'appliquent, sans préjudice de l'application du droit belge, ainsi que des directives de l'Organisation Maritime Internationale;

6° la répartition des pouvoirs du capitaine et du personnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire;

7° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime d'informer son personnel dirigeant à bord du navire

Art. 4

De geregistreerde eigenaar of exploitant meldt iedere reis waarbij hij een beroep doet op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming voorafgaandelijk aan de dienst bepaald door de Koning. De Koning bepaalt de gegevens die worden gemeld en de wijze waarop het melden gebeurt.

Art. 5

De kapitein van het schip of de geregistreerde eigenaar of exploitant meldt onverwijld ieder geval waar met het oog op het bestrijden van piraterij vanaf het schip wordt gevraagd of waarbij personen verdacht van piraterij hebben aangevallen of aan boord van het schip zijn gekomen, aan het Crisiscentrum van de Regering. De Koning bepaalt welke gegevens worden gemeld en de wijze waarop het melden gebeurt.

Art. 6

De geregistreerde eigenaar of exploitant sluit, telkens hij een beroep doet op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming, een schriftelijke overeenkomst met die onderneming die, onverminderd de bestaande wettelijk voorschriften, minstens de volgende elementen bevat:

1° de vergunning van de maritieme veiligheidsonderneming bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit;

2° het verbod op onderaanneming;

3° de verzekering van de burgerlijke en contractuele aansprakelijkheid van de maritieme veiligheidsonderneming;

4° een uiteenzetting nopens de regels en procedures die de maritieme veiligheidsagenten overeenkomstig het Belgisch recht zullen naleven;

5° een uiteenzetting van de BMP regels die van toepassing zijn, onverminderd de toepassing van het Belgisch recht, evenals de richtsnoeren van de Internationale Maritieme Organisatie;

6° de verdeling van de bevoegdheden van de kapitein en het personeel van de maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip;

7° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om haar leidinggevend personeel op het

de la réglementation belge et étrangère qui a trait aux activités;

8° l'obligation pour l'entreprise de sécurité maritime de veiller à ce que les armes qu'elle fait monter à bord pour ses agents de sécurité soient mises à leur disposition d'une manière légale, et l'exposé de la manière dont elle y procède;

9° Les données du personnel engagé à bord de manière à permettre l'évaluation du respect des conditions de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière. En cas d'impossibilité motivée de transmettre les données précitées, le propriétaire ou l'exploitant inscrit peuvent communiquer ces données dans les deux jours du début du voyage au service compétent du Service Public Fédéral de l'Intérieur.

Art. 7

La compétence du dirigeant opérationnel des agents de sécurité maritime à bord du navire ne porte pas préjudice à la compétence du capitaine conformément à l'article 5, alinéa 1 à 3 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime. Le capitaine exerce cette compétence dans le cadre de lutte contre la piraterie après avoir reçu l'avis du dirigeant opérationnel des agents à bord du navire et conformément aux méthodes et procédures fixées en vertu de l'article 13.24 de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. 8

Les agents de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire ne font pas partie de l'équipage.

Art. 9

Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports, peuvent, pour l'application de la présente loi, accorder des dérogations au nombre maximum de personnes admises à bord du navire, déterminé dans le certificat de navigabilité du navire.

schip in kennis te stellen van de vreemde en Belgische regelgeving die op de activiteit betrekking heeft;

8° de verplichting voor de maritieme veiligheidsonderneming om ervoor te zorgen dat de wapens die zij aan boord van het schip brengt ten behoeve van de veiligheidsagenten hen op een wettige manier ter beschikking zijn gesteld, en de uiteenzetting van de wijze waarop zij daartoe tewerk zal gaan;

9° de gegevens van het aan boord ingezette personeel zodat de evaluatie mogelijk is van de naleving van de voorwaarden van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. In geval van gemotiveerde onmogelijkheid om voornoemde gegevens over te maken, kunnen de geregistreerde eigenaar of exploitant deze gegevens meedelen binnen de twee dagen van het begin van de reis aan de bevoegde dienst van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

Art. 7

De bevoegdheid van de operationele leidinggevende van de maritieme veiligheidsagenten aan boord van het schip, doet geen afbreuk aan de bevoegdheid van de kapitein overeenkomstig artikel 5, eerste tot derde lid van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij. De kapitein oefent die bevoegdheid ingeval van het afweren van piraterij uit na advies van de operationele leidinggevende van de agenten aan boord van het schip en overeenkomstig de methodes en procedures vastgesteld overeenkomstig artikel 13.24 van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 8

De agenten van de maritieme veiligheidsondernemingen aan boord van het schip maken geen deel uit van de bemanning.

Art. 9

De met de scheepvaartcontrole belaste ambtenaren van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer die daartoe gemachtigd zijn kunnen, met het oog op de toepassing van deze wet, afwijkingen toestaan van het maximum aantal toegelaten personen aan boord van het schip, bepaald in het certificaat van deugdelijkheid van het schip.

CHAPITRE 3

Dispositions modificatives**Section 1^{re}**

Modifications de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière

Art. 10

L'article 2, § 2, est modifié comme suit:

À l'alinéa premier, la deuxième phrase est complétée par les mots "et à l'article 13.18".

Art. 11

Un chapitre III^{ter} libellé "Des dispositions particulières relatives aux entreprises de sécurité maritime" est introduit dans la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. 12

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.18, rédigé comme suit:

"Article 13.18. Seules les entreprises de sécurité maritime autorisées par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, sur la proposition du ministre de l'Intérieur sont autorisées à exercer des activités de surveillance, de protection et de sécurité à bord de navires, pour lutter contre la piraterie au bénéfice du propriétaire inscrit ou de l'exploitant de navire.

La proposition du ministre de l'Intérieur est faite après avis de la Sureté de l'État et du Procureur du Roi du lieu d'établissement de l'entreprise et, à défaut, du ministre de la Justice.

Le propriétaire ou l'exploitant inscrit ne peut faire appel à une entreprise de sécurité maritime non autorisée.

Les entreprises de sécurité maritime et les membres de leur personnel sont exclusivement soumis aux seules dispositions du présent chapitre, à l'exception des dispositions visées aux articles 3, 4^{bis}, § 1^{er}, deuxième et troisième alinéas, et § 2, 5, alinéa premier, 1^o à 4^o, 7^o, 8^o et 12^o, deuxième alinéa et troisième alinéa, 6, alinéa

HOOFDSTUK 3

Wijzigingsbepalingen**Afdeling 1**

Wijzigingen van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid

Art. 10

Artikel 2, § 2, wordt als volgt gewijzigd:

In het eerste lid worden in de tweede zin de woorden "en in artikel 13.18" gevoegd tussen de woorden "artikel 1, § 6," en "bedoelde activiteiten".

Art. 11

Een Hoofdstuk III^{ter}, met als opschrift "Bijzondere bepalingen betreffende de maritieme veiligheidsondernemingen", wordt ingevoegd in de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 12

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.18 ingevoegd, luidende:

"Artikel 13.18. Alleen de, bij in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op de voordracht van de minister van Binnenlandse zaken vergunde maritieme veiligheidsondernemingen zijn gemachtigd om, activiteiten uit te oefenen van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen, om te strijden tegen piraterij ten voordele van de geregistreerde eigenaar of exploitant van het schip.

De voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken gebeurt na advies van de Veiligheid van de Staat en van de procureur des Konings van de vestigingsplaats van de onderneming en, bij ontstentenis ervan, van de minister van Justitie.

De geregistreerde eigenaar of exploitant kan geen beroep doen op een niet vergunde maritieme veiligheidsonderneming.

De maritieme veiligheidsondernemingen en hun personeelsleden zijn, met uitzondering van de bepalingen bedoeld in de artikelen 3, 4^{bis}, § 1, tweede en derde lid en § 2, 5, eerste lid 1^o tot 4^o, 7^o, 8^o en 12^o, tweede lid en derde lid, 6, eerste lid 1^o tot 4^o, 7^o, 8^o en 11^o, tweede, derde, zevende en achtste lid, 7, 8, §§ 2, 3, 8 en 9, 9,

premier, 1° à 4°, 7°, 8° et 11°, deuxième, troisième, septième et huitième alinéas, 7, 8, §§ 2, 3, 8 et 9, 9, 10, 11, § 1^{er} et 2, 15, § 1 et 2, 16, 17bis et 20 et leurs arrêtés d'exécution."

Art. 13

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.19, rédigé comme suit:

"Art.13.19. La demande d'autorisation visée à l'article 13.18 est introduite par l'entreprise de sécurité maritime selon des modalités fixées par le Roi."

Art. 14

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.20, rédigé comme suit:

"Art. 13.20. § 1^{er}. Pour être autorisée à exercer les missions visées à l'article 13.18, l'entreprise de sécurité maritime doit remplir les conditions suivantes:

1° elle ne peut accepter ou exécuter aucune mission de sécurité maritime en sous-traitance, excepté dans les cas déterminés par le ministre de l'Intérieur;

2° elle doit être une personne morale constituée selon les dispositions d'un État membre de l'Union européenne et avoir son siège d'exploitation dans un pays de l'Union européenne;

3° elle doit:

a) soit avoir exercé légalement pendant au moins deux ans des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie de manière armée, sans que des infractions graves à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l'exercice de ces activités;

b) soit être autorisée à exercer des activités de gardiennage de manière armée depuis plus de trois ans conformément aux dispositions de la présente loi, sans que des infractions à la législation ou à la réglementation aient été constatées dans l'exercice de ces activités et, en outre, avoir conclu pour l'exercice des activités de surveillance, de protection et de sécurisation de navires en vue de lutter contre la piraterie un protocole de collaboration opérationnelle avec une entreprise de

10, 11, § 1 et 2, 15, § 1 et 2, 16, 17bis et 20 et hun uitvoeringsbesluiten, uitsluitend onderworpen aan de bepalingen van dit hoofdstuk."

Art. 13

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.19 ingevoegd, luidende:

"Art. 13.19. Het verzoek tot vergunning bedoeld bij artikel 13.18 wordt door de maritieme veiligheidsonderneming ingediend volgens de modaliteiten die door de Koning worden bepaald."

Art. 14

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.20 ingevoegd, luidende:

"Art. 13.20. § 1. Om vergund te worden om de opdrachten uit te voeren bedoeld bij artikel 13.18, dient de maritieme veiligheidsonderneming de volgende voorwaarden te vervullen:

1° ze mag geen opdracht inzake maritieme veiligheid in onderaanneming aanvaarden of uitvoeren, behalve in de gevallen bepaald door de minister van Binnenlandse Zaken;

2° het dient te gaan om een rechtspersoon opgericht volgens de bepalingen van een Lidstaat van de Europese Unie en die zijn exploitatiezetel heeft in een land van de Europese Unie;

3° zij moet:

a) ofwel gedurende ten minste twee jaar, op gewapende wijze, wettig activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij zonder dat er zware inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld bij de uitoefening van deze activiteiten;

b) ofwel, ertoe vergund zijn bewakingsactiviteiten uit te oefenen overeenkomstig de bepalingen van deze wet en sedert meer dan drie jaar, op gewapende wijze, deze activiteiten met vergunning hebben uitgeoefend, zonder dat er bij de uitoefening van deze activiteiten inbreuken op de wetgeving of regelgeving werden vastgesteld en, bovendien, voor de uitoefening van de activiteiten van bewaking, bescherming en veiligheid van schepen met het oog op het bestrijden van piraterij, een operationeel

sécurité maritime répondant aux conditions prévues dans le 3°, a);

4° l'entreprise de sécurité maritime doit démontrer que les armes dont ses agents seront équipés sur place, dans l'exercice des activités de surveillance et de protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie, sont conservées et montées à bord dans les ports concernés, conformément à la législation en vigueur et qu'elle respecte les prescrits de l'arrêté visé à l'article 13.22, alinéa 3;

5° l'entreprise doit démontrer que les membres du personnel qui seront engagés pour l'exercice de cette activité:

a) ont exercé pendant au moins deux ans légalement des activités de manière armée de surveillance et de protection à bord de navires et sont toujours autorisés à le faire selon la législation qui leur est applicable;

b) répondent aux exigences de la Section A-VI/1, paragraphe 1^{er}, (Formation de familiarisation en matière de sécurité) du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (CODE STCW);

c) ont suivi une formation selon les modalités fixées par arrêté royal;

d) satisfont aux conditions fixées par le Roi en matière de test psychotechnique, telles que visées à l'article 6, premier alinéa, 5°.

§ 2. La décision d'autorisation ou de refus d'autorisation visée à l'article 13.18 est prise par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres sur la proposition du ministre de l'Intérieur dans un délai de maximum deux mois après qu'il ait été constaté que le dossier de demande était complet.

L'arrêté précise la durée de l'autorisation qui ne peut dépasser 2 ans.”

Art 15

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.21, rédigé comme suit:

“Art. 13.21. Le Roi peut déterminer le nombre minimum de personnes composant une équipe qui surveille un navire. Chaque équipe est dirigée par un membre

samenwerkingsprotocol hebben afgesloten met een maritieme veiligheidsonderneming die beantwoordt aan de voorwaarden voorzien bij het ten 3°, a);

4° de maritieme veiligheidsonderneming moet aantonen dat de wapens waarmee haar agenten ter plaatse zullen worden uitgerust, bij de uitoefening van de activiteiten van bewaking en bescherming aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij, in de betrokken havens worden bewaard en aan boord worden gebracht, conform de geldende wetgeving en dat zij de voorschriften naleeft van het besluit bedoeld bij artikel 13.22, derde lid;

5° de onderneming moet aantonen dat de personeelsleden die in dienst zullen worden genomen voor de uitoefening van deze activiteit:

a) gedurende ten minste twee jaar op wettige wijze gewapende activiteiten hebben uitgeoefend inzake bewaking en bescherming aan boord van schepen en nog steeds toegelaten zijn om dat te doen volgens de wetgeving die op hen van toepassing is;

b) beantwoorden aan de vereisten van Afdeling A-VI/1, paragraaf 1, (Opleiding vertrouwd making inzake veiligheid) van de Code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden (STCW-code);

c) een opleiding hebben gevolgd overeenkomstig de modaliteiten bepaald bij koninklijk besluit;

d) voldoen aan de door de Koning vastgestelde voorwaarden inzake psycho-technisch onderzoek, zoals bedoeld in artikel 6, eerste lid, 5°.

§ 2. De beslissing tot vergunning of weigering van vergunning bedoeld bij artikel 13.18 wordt genomen bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, op voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken, binnen een termijn van maximum twee maanden nadat de volledigheid van het aanvraagdossier is vastgesteld.

Het besluit preciseert de duur van de vergunning die 2 jaar niet overschrijden mag.”.

Art. 15

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.21 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.21. De Koning kan het minimum aantal personen van een ploeg die een schip bewaakt bepalen. Elke ploeg staat onder de leiding van een operationeel

du personnel dirigeant opérationnel répondant aux conditions fixées par le Roi.”

Art. 16

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.22, rédigé comme suit:

“Art. 13.22. Les agents de l’entreprise de sécurité maritime doivent porter une tenue de travail et une tenue de protection selon les modalités fixées par le Roi.

La surveillance et la protection à bord de navires se fait toujours de manière armée. À cette fin, les agents sont équipés, conformément aux modalités à fixer par le Roi, d’armes à feu d’un calibre maximal.50. Par dérogation à l’article 8, premier alinéa de la loi du 8 juin 2006 réglant les activités économiques et individuelles avec des armes, celles-ci peuvent être des armes à feu automatiques.

Le Roi peut fixer les modalités relatives au chargement, au stockage et à la remise des armes.”

Art. 17

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.23, rédigé comme suit:

“Art. 13.23. Le responsable opérationnel de l’équipe de sécurité maritime exécute, pour l’exercice de la mission de surveillance, les directives et les ordres qu’il a reçus du capitaine du navire.

Il informe le capitaine sans délai de toute irrégularité et de toute circonstance suspecte que les agents ont constatée. Excepté en cas d’extrême urgence, les agents ne posent aucun acte tant que le capitaine n’a pas donné l’autorisation pour ce faire au responsable opérationnel de l’équipe de sécurité maritime.

S’il est fait appel, en vertu de l’article 3 de la loi du XXX portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, à une entreprise de sécurité maritime à bord du navire et qu’au cours du voyage de celui-ci, une intervention supplémentaire de militaires en guise de protection contre la piraterie est fournie avec l’accord du capitaine par un bâtiment de guerre belge ou d’un pays de l’Union européenne ou appartenant à une opération de l’OTAN, par des militaires qui opèrent dans la région concernée dans le cadre de la prévention de la

leidinggevend personeelslid, dat beantwoordt aan de voorwaarden bepaald door de Koning.”

Art. 16

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.22 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.22. De agenten van de maritieme veiligheids-onderneming dragen werkkledij en beschermingskledij waarvan de modaliteiten door de Koning worden bepaald.

Het toezicht en de bescherming aan boord van schepen gebeurt altijd op een gewapende wijze. Hiertoe worden de agenten, volgens de door de Koning te bepalen modaliteiten, uitgerust met vuurwapens van maximum kaliber.50. In afwijking van artikel 8, eerste lid, van de wet van 8 juni 2006 houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens, kunnen dit automatische vuurwapens zijn.

De Koning kan de modaliteiten bepalen betreffende de lading, de opslag, en het overhandigen van de wapens.”

Art. 17

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.23 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.23. De operationele verantwoordelijke van de maritieme bewakingsploeg voert voor de uitoefening van de bewakingsopdracht de richtlijnen en de bevelen uit, die hij gekregen heeft van de kapitein van het schip.

Hij informeert de kapitein onverwijld van elke onregelmatigheid en iedere verdachte omstandigheid die de agenten hebben vastgesteld. Behoudens in geval van hoogdringendheid stellen de agenten geen handelingen dan nadat de kapitein hiervoor de toestemming verleende aan de operationele verantwoordelijke van de maritieme bewakingsploeg.

Indien er, op grond van artikel 3 van de wet van XXX houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet, een beroep wordt gedaan op een maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip en tijdens de reis van het schip, met het akkoord van de kapitein, een bijkomende tussenkomst van militairen ter bescherming tegen piraterij wordt geboden door een Belgisch oorlogsschip of een schip toebehorend aan een Staat van de Europese

piraterie et de la lutte contre celle-ci, le dirigeant opérationnel de l'entreprise de sécurité maritime à bord du navire se conformera aux instructions opérationnelles des militaires concernés en vue de la coordination et la sécurité de l'intervention.”.

Art. 18

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.24, rédigé comme suit:

“Art. 13.24. L'activité de surveillance et protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie est exercée conformément aux dispositions de la présente loi qui sont applicables aux entreprises de sécurité maritime et en application des méthodes et procédures fixées par le Roi.”.

Art. 19

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.25, rédigé comme suit:

“Art. 13.25. Les agents peuvent retenir toute personne qui, sans avoir l'autorisation du capitaine, se trouve à bord du navire surveillé, à condition d'informer sans délai le capitaine du navire quant aux faits et de retenir la personne dans l'attente de la décision qui sera prise par le capitaine au sujet de cette dernière.”.

Art. 20

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.26, rédigé comme suit:

“Art. 13.26. Lors d'une rétention, les agents procèdent à un contrôle de sécurité qui consiste en une palpation des vêtements de la personne afin de détecter la présence d'armes ou d'objets dangereux susceptibles de mettre en péril la sécurité des personnes à bord ou d'occasionner des dégâts au navire.

Les agents remettent immédiatement au capitaine les biens trouvés lors du contrôle de sécurité.”.

Art. 21

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.27, rédigé comme suit:

Unie of deel uit makend van een operatie van de NAVO, die in het kader van de preventie en bestrijding van piraterij in het betrokken gebied opereren, dan richt de operationeel leidinggevende van de maritieme veiligheidsonderneming aan boord van het schip zich naar de operationele instructies van de betrokken militairen ter coördinatie en veiligheid van de tussenkomsten.”.

Art. 18

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.24 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.24. De activiteit van bewaking en bescherming aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij wordt uitgevoerd in overeenstemming met de bepalingen van deze wet die op maritieme veiligheidsondernemingen van toepassing zijn en met toepassing van de methodes en procedures bepaald door de Koning.”.

Art. 19

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.25 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.25. De agenten kunnen elke persoon die, zonder de toelating te hebben van de kapitein, zich aan boord van het bewaakte schip bevindt, vatten, op voorwaarde dat ze de kapitein van het schip onverwijld van de feiten inlichten en deze persoon vasthouden in afwachting van de beslissing van de kapitein over wat er met deze persoon dient te gebeuren.”.

Art. 20

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.26 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.26. Bij een vating gaan de agenten over tot een veiligheidscontrole die bestaat uit een betasting van de kleding van de persoon, teneinde wapens of gevaarlijke voorwerpen die de veiligheid van de opvarenden in het gedrang zouden kunnen brengen of schade aan het schip zouden kunnen veroorzaken, op te sporen.

De agenten maken de bij de veiligheidscontrole aangetroffen goederen onmiddellijk over aan de kapitein.”.

Art. 21

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.27 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.27. Au moment de la rétention, l'utilisation de menottes, dont le type et le modèle sont déterminés par le Roi, est autorisée. L'utilisation de menottes doit rester limitée aux cas de nécessité absolue, lorsqu'aucune autre méthode moins radicale ne permet de procéder à la rétention.”

Art. 22

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.28, rédigé comme suit:

“Art. 13.28. Les agents surveillent toute personne que le capitaine a décidé de retenir, dans le cadre de ses compétences en matière de lutte contre la piraterie.”

Art. 23

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.29, rédigé comme suit:

“Art. 13.29. Pour chaque mission, le responsable opérationnel note dans un journal de bord les données et les faits déterminés par le Roi.”

Art. 24

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.30, rédigé comme suit:

“Art. 13.30. Le responsable opérationnel dresse, pour chaque mission un rapport. Le Roi fixe le contenu du rapport et le moment auquel celui-ci doit être dressé au plus tard.”

Art. 25

Au même Chapitre III^{ter}, il est inséré un article 13.31, rédigé comme suit:

“Art. 13.31. Au cas où les agents ont utilisé des armes à feu ou ont trouvé des personnes soupçonnées de participer à des faits de piraterie, ou si le navire a été attaqué par des pirates, le responsable opérationnel signale sans délai les faits aux autorités déterminées par le Roi et selon les modalités indiquées par celui-ci.”

“Art. 13.27. Bij de vatting is het gebruik van hand-boeien, waarvan het type en het model door de Koning worden bepaald, toegelaten. Het gebruik dient beperkt te blijven tot de gevallen van volstrekte noodzakelijkheid, waarbij geen andere, minder ingrijpende, methode de vatting mogelijk maakt.”

Art. 22

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.28 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.28. De agenten bewaken elke persoon van wie de kapitein, in het kader van zijn bevoegdheden tegen piraterij, besloten heeft hem aan te houden.”

Art. 23

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.29 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.29. De operationeel verantwoordelijke noteert bij elke opdracht in een logboek de gegevens en de feiten bepaald door de Koning.”

Art. 24

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.30 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.30. De operationeel verantwoordelijke maakt van elke opdracht een verslag op. De Koning bepaalt de inhoud van het verslag en het tijdstip waarop het uiterlijk dient te worden aangemaakt.”

Art. 25

In hetzelfde Hoofdstuk III^{ter} wordt een artikel 13.31 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.31. In geval de agenten gebruik hebben gemaakt van vuurwapens of personen hebben aangehouden, verdacht van deelname aan feiten van piraterij, of indien het schip werd aangevallen door piraten, verricht de operationele verantwoordelijke onverwijld een incidentmelding aan de door de Koning bepaalde overheden en op de door hem bepaalde wijze.”

Art. 26

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.32, rédigé comme suit:

“Art. 13.32. L’entreprise conserve tous les documents visés dans le présent chapitre et les images enregistrées à l’adresse de l’entreprise, telle que mentionnée dans l’arrêté royal d’autorisation, pendant une période de cinq ans à compter de la date de cessation de la mission de surveillance. Les documents sont tenus, pendant ce délai de conservation, à la disposition des services publics de contrôle et des autorités judiciaires.”.

Article 27

Au même Chapitre IIIter, il est inséré un article 13.33, rédigé comme suit:

“Art.13.33. Sans préjudice de l’application des dispositions pénales, en cas de non-respect des obligations visées dans les articles 13.18 à 13.32 ou des dispositions des arrêtés d’exécution visés par ces articles:

1° un avertissement est adressé au contrevenant en exhortant à mettre fin au fait imputé;

2° une amende administrative allant de 12 500 à 25 000 euros est infligée par le ministre de l’Intérieur; l’amende administrative peut être doublée si l’infraction est constatée dans les trois ans qui suivent une décision d’infliger une amende administrative ou si l’infraction a persisté malgré l’avertissement visé au 1°;

lorsqu’une amende administrative est imposée, la procédure et la possibilité de recours, visées à l’article 19, sont d’application;

3° l’autorisation visée dans le présent chapitre peut être retirée ou suspendue par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, dans les cas et selon les modalités prévues à l’article 17, alinéa 1^{er}, 2°, et en tenant compte des dispositions visées à l’article 17, deuxième et troisième alinéas.”.

Art. 26

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter wordt een artikel 13.32 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.32. De onderneming bewaart alle documenten bedoeld in dit hoofdstuk en de opgenomen beelden op het adres van de onderneming, zoals vermeld in het koninklijk besluit tot vergunning, gedurende een periode van vijf jaar vanaf de datum van beëindiging van de bewakingsopdracht. De documenten worden gedurende deze bewaringstermijn ter beschikking gehouden van de controlerende overheidsdiensten en de gerechtelijke overheid.”.

Art. 27

In hetzelfde Hoofdstuk IIIter, wordt een artikel 13.33 ingevoegd, luidende:

“Art. 13.33. Onverminderd de toepassing van de strafbepalingen wordt in geval van niet-naleving van de verplichtingen bedoeld bij de artikelen 13.18 tot 13.32 of diens uitvoeringsbesluiten:

1° een verwittiging gericht tot de overtreder met aanmaning een einde te stellen aan het feit dat wordt ten laste gelegd;

2° een administratieve geldboete door de minister van Binnenlandse Zaken opgelegd, gaande van 12 500 tot 25 000 euro; de administratieve geldboete kan worden verdubbeld indien de inbreuk vastgesteld wordt binnen de drie jaar volgend op een beslissing een administratieve geldboete op te leggen of indien de inbreuk bleef voortduren ondanks de verwittiging bedoeld bij 1°;

bij het opleggen van een administratieve geldboete zijn de procedure en de beroepsmogelijkheid, bedoeld in artikel 19, van toepassing;

3° de vergunning bedoeld in dit hoofdstuk kan worden ingetrokken of geschorst bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit, in de gevallen en volgens de modaliteiten zoals voorzien in art. 17, eerste lid, 2°, en met inachtneming van de bepalingen bedoeld in art. 17, tweede en derde lid.”.

Section 2

Modifications de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

Art. 28

L'art. 5 de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, modifié par les lois du 21 octobre 1997 et 3 mai 1999, est complété par un alinéa rédigé comme suit:

“Pour protéger le navire contre la piraterie tel que définie dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer, le capitaine peut faire appel à l'équipe d'agents de l'entreprise de sécurité maritime autorisée à laquelle le propriétaire ou l'exploitant inscrit fait appel conformément à la loi du xxx portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, embarquée à cet effet.”

Section 3

Modification de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie en mer

Art. 29

Dans la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime, un article 5/1 est inséré, rédigé comme suit:

“Art. 5/1. Sans préjudice des pouvoirs des commandants visés à l'art. 5, § 1^{er}, et des officiers de police judiciaire:

1° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge et qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie, consignent les délits de piraterie dans des procès-verbaux, qui ont force probante jusqu'à preuve du contraire; si le capitaine n'a pas la nationalité belge, le procès-verbal peut être rédigé en anglais;

2° les capitaines de navires habilités à battre pavillon belge qui sont directement impliqués dans des actes de piraterie peuvent saisir tous les éléments à bord du navire pouvant servir de preuve de piraterie.”

Afdeling 2

Wijzigingen van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij

Art. 28

Art. 5 van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisserij, gewijzigd bij de wetten van 21 oktober 1997 en 3 mei 1999, wordt aangevuld met een lid luidende:

“Om het schip te beschermen tegen piraterij zoals omschreven in de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen piraterij op zee, kan de kapitein een beroep doen op de ploeg van agenten van de vergunde maritieme veiligheidsonderneming waarop de geregistreerde eigenaar of exploitant beroep doet in overeenstemming met de wet van xxx houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld door artikel 78 van de Grondwet, die daartoe werd aan boord genomen.”

Afdeling 3

Wijziging van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee

Art. 29

In de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee wordt een artikel 5/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 5/1. Onverminderd de bevoegdheden van de commandanten bedoeld in Art. 5, § 1 en van de officieren van gerechtelijke politie:

1° stellen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn, misdrijven van piraterij aan boord van het schip vast in processen-verbaal, die gelden tot bewijs van het tegendeel; indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft, kan het proces-verbaal in het Engels worden gesteld;

2° kunnen de kapiteins van schepen die gemachtigd zijn de Belgische vlag te voeren en die rechtstreeks bij piraterij betrokken zijn alles aan boord van het schip wat kan dienen als bewijs van piraterij in beslag nemen.”

CHAPITRE 4

Disposition transitoire et entrée en vigueur

Art. 30

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *moniteur belge* et est applicable jusqu'au 31 décembre 2014. Elle peut néanmoins être prolongée après une évaluation par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Si l'arrêté royal susmentionné n'est pas entériné par une loi dans un délai de six mois à dater de son entrée en vigueur, la présente loi et l'arrêté royal susmentionné sont abrogés.

Art. 31

Dès la date d'entrée en vigueur de la présente loi et jusqu'à la date d'entrée en vigueur des arrêtés prévus dans le Chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres peut exceptionnellement autoriser, à la demande expresse d'un propriétaire ou d'un exploitant inscrit, de recourir, pour un voyage ou plusieurs voyages ou pour une période limitée, à une entreprise de sécurité maritime qui répond aux conditions prévues à l'article 13.18 alinéa quatre et à l'article 13.20, § 1^{er}, 1° à 3°, a), 4°, 5°, a) et b) de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière et à l'article 3, 1° et article 6, 2° à 9° de la présente loi.

Cet arrêté d'autorisation peut prévoir des conditions complémentaires relevant du champ d'application des arrêtés royaux prévus dans le Chapitre IIIter de la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière.

HOOFDSTUK 4

Overgangsbepaling en inwerkingtreding

Art. 30

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch staatsblad* wordt bekendgemaakt en is van toepassing tot 31 december 2014. Zij kan, na een evaluatie, evenwel worden verlengd bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit.

Indien het bovenvermeld koninklijk besluit niet wordt bekrachtigd door een wet binnen een termijn van zes maanden vanaf zijn datum van inwerkingtreding, zijn deze wet en het bovenvermelde koninklijk besluit opgeheven.

Art. 31

Vanaf de datum van inwerkingtreding van deze wet en tot aan de datum van inwerkingtreding van de besluiten voorzien bij hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, kan een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit uitzonderlijk, op het uitdrukkelijk verzoek van een geregistreerde eigenaar of exploitant, toestaan een beroep te doen, voor een of meerdere reizen, of voor een beperkte periode, op een maritieme veiligheidsonderneming die beantwoordt aan de voorwaarden bepaald bij artikel 13.18, vierde lid en artikel 13.20, § 1, 1° tot 3°, a), 4°, 5°, a) en b) van de wet van 10 april tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en aan artikel 3, 1° en artikel 6, 2° tot 9° van deze wet.

Dat vergunningsbesluit kan aanvullende voorwaarden bevatten voorzien in de koninklijke besluiten bepaald in Hoofdstuk IIIter van de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Donné à Bruxelles, le 10 novembre 2012

ALBERT

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNDEERS

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le ministre de la Défense,

Pieter DE CREM

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

Gegeven te Brussel, 10 november 2012

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNDEERS

De minister van de Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De minister van Landsverdediging,

Pieter DE CREM

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM

PROJET DE LOI II

ALBERT II, ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères, du ministre de la Mer du Nord, de la ministre de l'Intérieur, du ministre de la Défense et de la ministre de la Justice;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères, le ministre de la Mer du Nord, la ministre de l'Intérieur, le ministre de la Défense et la ministre de la Justice sont chargés de présenter, en notre nom, aux Chambres législatives et de déposer à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

À l'art. 2 de la loi du 30 décembre 2009 relative à la lutte contre la piraterie maritime et modifiant le Code judiciaire sont apportées les modifications suivantes:

1° dans le paragraphe 1^{er}, la première phrase est complétée par les mots "soit à l'initiative du capitaine d'un navire battant pavillon belge directement concerné par un acte de piraterie";

2° dans le paragraphe 1^{er}, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "dresse un procès-verbal";

3° dans le paragraphe 2, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "informe";

4° dans le paragraphe 2, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "exécute";

WETSONTWERP II

ALBERT II, KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken, De minister van de Noordzee, de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Landsverdediging en de minister van Justitie;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken, de minister van de Noordzee, de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Landsverdediging en de minister van Justitie zijn ermee belast het ontwerp van wet in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

In art. 2 van de wet van 30 december 2009 betreffende de strijd tegen de piraterij op zee en tot wijziging van het Gerechtelijk wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 wordt de eerste zin aangevuld met de woorden "hetzij op initiatief van de kapitein van een schip dat de Belgische vlag voert en dat rechtsreeks betrokken is bij een daad van piraterij";

2° in paragraaf 1 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "maakt een proces-verbaal";

3° in paragraaf 2 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "brengt";

4° in paragraaf 2 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "voert";

5° dans le paragraphe 3, l'unique alinéa est complété par les mots "ou le capitaine";

6° dans le paragraphe 4, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "dresse";

7° dans le paragraphe 5, dans le cinquième alinéa, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "une copie du mandat d'arrêt";

8° dans le paragraphe 5, dans le cinquième alinéa, les mots "ou le capitaine" sont insérés entre les mots "Le commandant" et "consigne";

9° l'art. 2 est complété par un paragraphe 7, rédigé comme suit:

"§ 7. Si le capitaine n'a pas la nationalité belge, les procès-verbaux visés au présent article pourront être rédigés en anglais."

Donné à Bruxelles, le 10 novembre 2012

ALBERT

PAR LE ROI:

Le ministre des Affaires étrangères,

Didier REYNERS

Le ministre de la Mer du Nord,

Johan VANDE LANOTTE

La ministre de l'Intérieur,

Joëlle MILQUET

Le ministre de la Défense,

Pieter DE CREM

La ministre de la Justice,

Annemie TURTELBOOM

5° in paragraaf 3 wordt het enig lid aangevuld met de woorden "dan wel door de kapitein";

6° in paragraaf 4 worden de woorden: "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "maakt";

7° in paragraaf 5, vijfde lid worden de woorden "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "de commandant" en "en, zodra mogelijk";

8° in paragraaf 5, vijfde lid worden de woorden "dan wel de kapitein" ingevoegd tussen de woorden "De commandant" en "vermeldt";

9° art. 2 wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

"§ 7. Indien de kapitein niet de Belgische nationaliteit heeft kunnen de bij dit artikel bedoelde processen-verbaal in het Engels gesteld worden."

Gegeven te Brussel, 10 november 2012

ALBERT

VAN KONINGSWEGE:

De minister van Buitenlandse Zaken,

Didier REYNERS

De minister van de Noordzee,

Johan VANDE LANOTTE

De minister van Binnenlandse Zaken,

Joëlle MILQUET

De minister van Landsverdediging,

Pieter DE CREM

De minister van Justitie,

Annemie TURTELBOOM