

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2012-2013

20 DÉCEMBRE 2012

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

Procédure d'évocation

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INTÉRIEUR ET
DES AFFAIRES ADMINISTRATIVES
PAR
M. DEPREZ

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2012-2013

20 DECEMBER 2012

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

Evocatieprocedure

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE BINNENLANDSE ZAKEN EN VOOR DE
ADMINISTRATIEVE AANGELEGENHEDEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER DEPREZ

Composition de la commission : Samenstelling van de commissie :

Président / Voorzitter : Philippe Moureaux.

Membres / Leden :

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

Suppléants / Plaatsvervangers :

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

Voir :

Documents du Sénat :

5-1906 - 2012/2013 :

N° 1 : Projet évoqué par le Sénat.

Zie :

Stukken van de Senaat :

5-1906 - 2012/2013 :

Nr. 1 : Ontwerp geëvoceerd door de Senaat.

I. INTRODUCTION

Le projet de loi qui fait l'objet du présent rapport relève de la procédure bicamérale facultative et a été déposé initialement le 19 novembre 2012 à la Chambre des représentants par le gouvernement (doc. Chambre, n° 53-2509/1).

Il a été adopté par la Chambre des représentants le 20 décembre 2012, par 98 voix et 38 abstentions. Il a été transmis au Sénat et évoqué le même jour.

La commission l'a examiné au cours de sa réunion du 20 décembre 2012.

II. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE M. JOHAN VANDE LANOTTE, VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE L'ÉCONOMIE, DES CONSOMMATEURS ET DE LA MER DU NORD

Depuis la fin 2008, la piraterie maritime est en très forte recrudescence, en particulier dans le golfe d'Aden, la mer d'Arabie et l'océan Indien, où elle est le fait de pirates dont la base d'opérations est établie en Somalie.

Les pirates attaquent des navires marchands avec une violence extrême et utilisent des armes lourdes et automatiques. Les attaques ont lieu à des centaines de milles des côtes, où les pirates installent leur bateau-mère. Ils s'emparent des navires et prennent leur équipage en otage pour obtenir une rançon. Ils peuvent aussi avoir pour but de voler la cargaison et l'équipement du bateau ou les effets personnels des membres de l'équipage.

La piraterie en recrudescence représente incontestablement une menace pour :

— le programme d'aide alimentaire en faveur de la Somalie;

— la sécurité et le bien-être de l'équipage des navires, en raison de la violence sauvage et des prises d'otage parfois de longue durée;

— la sécurité des routes de navigation, qui est un élément essentiel pour le commerce international et la prospérité belge;

— la valeur de la flotte marchande belge pour l'économie de notre pays. De nombreux navires préfèrent battre pavillon étranger et sont enregistrés dans des pays qui, soit sont dotés d'un cadre légal, soit mènent une politique de tolérance.

I. INLEIDING

Dit optioneel bicameraal wetsontwerp werd in de Kamer van volksvertegenwoordigers oorspronkelijk ingediend als een wetsontwerp van de regering op 19 november 2012 (stuk Kamer, nr. 53-2509/1).

Het werd op 20 december 2012 aangenomen door de Kamer van volksvertegenwoordigers met 98 stemmen en 38 onthoudingen, overgezonden aan de Senaat en geëvoceerd.

De commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 20 december 2012.

II. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN ECONOMIE, CONSUMENTEN EN NOORDZEE, DE HEER JOHAN VANDE LANOTTE

Vanaf einde 2008 is er een dramatische toename geweest van maritieme piraterij, vooral in de golf van Aden, de Arabische zee en de Indische oceaan, door piraten die hun land — en uitvalsbasis hebben in Somalië.

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

De toenemende piraterij vormt ontegensprekelijk een bedreiging voor :

— het wereldvoedselhulp programma voor Somalië;

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

— de veiligheid van scheepsroutes die essentieel zijn voor de wereldhandel en voor de Belgische welvaart;

— de waarde van de Belgische koopvaardijvloot voor de Belgische economie. Het aantal uitvlaggingen naar andere landen die hetzij een wettelijk kader hebben, hetzij een gedoogbeleid voeren is reëel.

Les mesures internationales contre la piraterie au large de la Somalie

La communauté internationale a pris plusieurs initiatives en vue de lutter contre la piraterie croissante dans les eaux au large de la Somalie.

Par le biais de résolutions, le Conseil de sécurité a créé une base légale internationale permettant de mener une opération internationale dans la zone concernée.

Plusieurs pays envoient des navires de guerre dans la zone, notamment dans le cadre de l'OTAN ou d'ATALANTA, l'opération de l'Union européenne (UE).

À la demande des armateurs, certains pays font embarquer à bord des navires des équipes de protection militaires armées (appelées des « détachements de protection des navires » ou VPD). Pour ce faire, certains pays ont aménagé des bases dans la zone.

L'industrie a adopté des mesures de planification et d'opération pour les navires qui naviguent dans des zones à risques, et qui visent à prévenir les attaques et à y réagir de manière adéquate (mesures que l'on appelle des « *Best Management Practices* »).

On trouve de plus en plus souvent des entreprises de sécurité privées à bord des navires, qui y placent des hommes armés.

Dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), des États ont pris notamment les initiatives suivantes :

- le renforcement de la coopération régionale dans la zone et de la capacité des pays concernés en vue de lutter contre la piraterie au niveau des gardes côtières, des poursuites et de la répression des actes de piraterie (le « *Djibouti Code of Conduct* »);

- la promotion au niveau mondial de législations nationales adéquates permettant de poursuivre la piraterie;

- l'élaboration de lignes directrices permettant de recourir à des entreprises de sécurité maritime privées.

Les mesures belges

Le gouvernement belge a lui aussi pris plusieurs mesures.

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

De internationale maatregelen tegen piraterij voor de kust van Somalië

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

De Veiligheidsraad heeft door middel van resoluties een internationale rechtsgrond gecreëerd voor internationale actie in de zone.

Verschillende Staten zenden oorlogsschepen naar de zone, onder meer ook in het kader van de NATO of in het kader van ATALANTA, de actie van de Europese Unie (EU).

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

De industrie heeft maatregelen genomen op het vlak van de planning en operaties van schepen die door risicogebied varen, met het oog op de preventie en adequate reactie op aanvallen (de zogenaamde « *Best Management Practices* »).

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

Staten namen in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) onder meer de volgende initiatieven :

- de versterking van de regionale samenwerking in het gebied en van de capaciteit van de betrokken landen voor de bestrijding van piraterij op het vlak van de kustwacht, de vervolging en de bestraffing van piraterij (de zogenaamde « *Djibouti Code of Conduct* »);

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

- de richtsnoeren voor het beroep doen op private maritieme veiligheidsondernemingen.

De Belgische maatregelen

De Belgische regering heeft ook meerdere maatregelen genomen.

In 2009 werd een wettelijk kader opgesteld om het optreden van militaire schepen in de betrokken zone te regelen. Een Belgische fregat heeft al twee keer deelgenomen aan missies en voert momenteel een derde uit.

Par ailleurs, on a prévu une base juridique solide pour la poursuite de la piraterie en Belgique. Cela a déjà permis de poursuivre et de condamner en Belgique deux pirates qui étaient impliqués dans la prise d'otage du navire belge le *Pompéi*.

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

Les mesures proposées

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

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

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

L'entreprise doit être autorisée par l'État belge, ce qui permet de contrôler la qualité de l'entreprise, son personnel et les missions.

L'armateur doit procéder à une analyse de risque.

Le capitaine et le propriétaire appliquent les « *Best Management Practices* ».

La surveillance armée est en principe censée être de nature préventive, le recours graduel à la violence faisant l'objet d'un cadre légal clair.

L'entreprise doit respecter la législation étrangère dans le cadre de ses missions, notamment la législation étrangère applicable à l'utilisation d'armes.

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

L'État belge est informé sur chaque mission et sur tous les incidents survenus de sorte qu'il puisse

Bovendien werd er in een stevige juridische grondslag voorzien voor de vervolging van piraterij in België. Hierdoor konden twee piraten die betrokken waren bij de gijzeling van het Belgische schip de *Pompéi*, vervolgd en veroordeeld worden in België.

In 2010 nam de regering ook de beslissing om militairen (VPD) ter beschikking te stellen van reders. Die militairen mogen worden ingezet aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren om die schepen te beschermen tegen piraterij.

De voorgestelde maatregelen

De huidige voorgestelde maatregelen vullen het geheel van maatregelen ter bestrijding van piraterij op zee aan. De praktijk heeft aangetoond dat gewapend toezicht aan boord van schepen doeltreffend is. Het inzetten van Belgische militairen om bescherming te bieden aan boord van schepen kampt echter met problemen van logistieke en financiële aard. In de lijn van de internationale ontwikkelingen, heeft de regering bijgevolg beslist een wettelijk kader op te stellen om de reders in staat te stellen een beroep te doen op maritieme veiligheidsondernemingen die door de Belgische staat worden erkend om schepen te beschermen tegen piraterij in bepaalde zones.

De voorgestelde maatregel is gebaseerd op een aantal belangrijke beginselen :

Maritieme veiligheidsondernemingen kunnen enkel worden ingezet in zones die vastgesteld worden door een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit. De Ministerraad heeft een ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd waarbij de kust van Somalië wordt aangeduid.

De onderneming moet door de Belgische Staat vergund zijn zodat ze kan worden gecontroleerd op kwaliteit, personeel en opdrachten.

De reder moet een risicoanalyse opmaken.

De kapitein en de eigenaar passen « *Best Management Practices* » toe.

Gewapend toezicht is in beginsel preventief, de geleidelijke toevlucht tot geweld valt onder een duidelijk wettelijk kader.

De onderneming moet de buitenlandse wetgeving naleven in het kader van haar opdrachten, met name de buitenlandse wetgeving inzake wapengebruik.

De verantwoordelijkheid van de maritieme veiligheidsploeg en van de kapitein, die het gezag over alle handelingen aan boord behoudt, worden duidelijk gedefinieerd.

De Belgische Staat wordt op de hoogte gebracht van elke opdracht en van alle incidenten zodat indien

prendre, si nécessaire, à travers la cellule de crise, les mesures qui s'imposent.

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

Vu l'urgence d'offrir un cadre légal pour la mobilisation d'entreprises de sécurité maritime et le temps nécessaire à la mise en œuvre de la législation concernée et de son application (autorisation des entreprises, formation du personnel, ...), un règlement transitoire a été prévu. Par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, les armateurs peuvent être autorisés à faire appel, pour un ou plusieurs voyages, à des entreprises de sécurité maritime, sous des conditions déterminées fixées par arrêté royal.

La mesure proposée a pour but d'éviter que sous la pression commerciale d'affréteurs, davantage de bateaux encore ne naviguent sous le pavillon d'autres États où le recours à des entreprises de sécurité maritime est déjà autorisé, réglementé ou toléré. Cette mesure doit même contribuer à ce que certains navires battent à nouveau pavillon belge. Le gouvernement continue par ailleurs à soutenir les autres mesures comme la mise en place d'un État de droit en Somalie, l'engagement de forces militaires belges à des fins de maintien de la sécurité et la participation à des actions militaires internationales.

Le projet qui fait l'objet du présent rapport a été examiné lors des réunions des 12 et 18 décembre 2012 en commission de l'Intérieur de la Chambre et voté aujourd'hui en séance plénière de la Chambre. Au cours des discussions à la Chambre, des questions techniques et des demandes de clarification ont été formulées et le gouvernement y a répondu. Elles figurent dans le rapport.

III. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Deprez déclare que son groupe a toujours été favorable à ce projet de loi. Il a cependant une question bien précise : quand il examine l'article 14 du projet de loi qui énumère les conditions auxquelles devront satisfaire les entreprises agréées, il se demande si des sociétés belges répondront bien à toutes ces exigences. Ne va-t-il pas falloir faire appel à des entreprises étrangères dans un premier temps ?

Au vu de cette procédure contraignante et vu que le dispositif mis en place prend fin en 2014, est-il réaliste d'espérer des résultats concrets ?

nodig, via een crisiscel, de nodige maatregelen kunnen worden genomen.

De toepassing van de voorgestelde maatregel is beperkt in de tijd, namelijk tot 31 december 2014. De toepassing moet worden verlengd, na een evaluatie, bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit dat een wettelijk bekrachtiging vereist.

Aangezien er dringend een wettelijk kader nodig is voor het inzetten van maritieme veiligheidsondernemingen en gelet op de tijd die nodig is voor de uitvoering en toepassing van de betrokken wetgeving (vergunning voor de ondernemingen, opleiding van het personeel, ...), wordt er in een overgangsregeling voorzien. Bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit mogen reders voor één of meerdere reizen een beroep doen op maritieme veiligheidsondernemingen onder bepaalde bij koninklijk besluit vastgestelde voorwaarden.

De voorgestelde maatregel moet voorkomen dat dat schepen onder commerciële druk van bevrachters nog verder uitvlaggen naar ander Staten waar het gebruik van maritieme veiligheidsondernemingen reeds toegestaan, geregeld of gedoogd wordt. Deze maatregel moet er zelfs toe bijdragen dat bepaalde schepen weer invlaggen naar de Belgische vlag. De regering blijft daarnaast de andere maatregelen zoals de ontwikkeling van een rechtsstaat in Somalië, de inzet van nationale militaire beschermingsploegen en de deelname aan internationale militaire acties steunen.

Dit ontwerp werd behandeld op de zittingen van 12 en 18 december 2012 in de commissie Binnenlandse Zaken van de Kamer en vandaag in de plenaire vergadering van de Kamer gestemd. Tijdens de kamerbesprekingen werden een reeks technische vragen en vragen om verduidelijking gesteld waarop door de regering werd geantwoord en die zijn opgenomen in het verslag.

III. ALGEMENE BESPREKING

De heer Deprez verklaart dat zijn fractie steeds voorstander is geweest van dit wetsontwerp. Hij heeft echter een welbepaalde vraag : wanneer hij artikel 14 van het wetsontwerp, dat de voorwaarden opsomt waaraan de erkende ondernemingen moeten voldoen, onderzoekt, vraagt hij zich af of er wel Belgische ondernemingen aan al die vereisten zullen voldoen. Zal men aanvankelijk geen beroep moeten doen op buitenlandse ondernemingen ?

Is het in het licht van deze lastige procedure en gezien het feit dat de ingestelde regeling in 2014 afloopt realistisch concrete resultaten te verwachten ?

Mme Thibaut se dit peu enthousiasmée par le projet de loi. Elle est, par principe, opposée à l'exercice de la force par des entreprises privées, à l'instar de ce qui a été fait pour les prisons. On privatise trop et il ne serait pas irréaliste d'imaginer qu'un jour, des migrants clandestins puissent se faire arrêter en mer par des entreprises de sécurité privées.

Les forces de l'ordre publiques sont au contraire soumises à un contrôle par leur hiérarchie et leurs actes engagent l'état. Son groupe craint donc les dangers de dérives inhérents au projet de loi.

Le ministre a déclaré que le recours aux militaires était très compliqué et que les autorisations diplomatiques nécessaires prenaient du temps. Leur transport par voie aérienne pose apparemment aussi problème. Quelle était la nature des autorisations diplomatiques demandées? À quelles autorités ont-elles été demandées? Pourquoi le transport d'entreprises de sécurité privées est-il éventuellement plus rapide et moins coûteux que celui d'un détachement militaire?

L'intervenante revient aussi sur la question de l'urgence du projet de loi. Plusieurs pays européens n'ont pas encore de réglementation sur le sujet et l'urgence lui semble donc toute relative. Le ministre a justifié l'urgence par un problème d'assurances. Le gouvernement céderait-il au *lobbying* des assurances? Ou régularise-t-on en réalité une situation qui existait déjà dans le passé?

M. Claes demande si la condition selon laquelle l'entreprise de sécurité maritime doit avoir de l'expérience n'a pas pour effet de fausser le marché. Pourquoi une entreprise débutante ne pourrait-elle pas acquérir progressivement l'expérience nécessaire?

Il souligne ensuite l'importance de l'évaluation prévue dans le projet, car elle permettra de faire les ajustements nécessaires le cas échéant.

M. Buysse soutient le projet de loi. Plusieurs pays, comme l'Espagne, le Danemark et l'Italie, ont déjà recours à des entreprises de sécurité comparables, et ce à la grande satisfaction des armateurs qui battent pavillon de ces nations.

M. Moureaux constate pour sa part qu'il s'agit d'un exemple de plus d'un retour vers le Moyen-Âge où des armées privées assuraient la sécurité. Cela lui semble désolant mais la force publique n'est malheureusement pas suffisante.

Le ministre revient sur la question de savoir si des entreprises belges pourront répondre aux conditions de la loi. Deux types d'entreprises sont visées: soit des entreprises belges qui ont déjà une certaine expérience

Mervrouw Thibaut is niet heel enthousiast over het wetsontwerp. Ze is principieel gekant tegen het uitoefenen van geweld door privé-ondernemingen, zoals in de gevangenissen is gebeurd. Men privatiseert teveel en het is niet onrealistisch dat op een dag clandestiene migranten op zee worden aangehouden door private veiligheidsondernemingen.

De openbare ordestrijdkrachten daarentegen worden gecontroleerd door hun hiërarchie en de staat is aansprakelijk voor hun daden. Haar fractie vreest dus het gevaar op ontsporingen, dat inherent is aan het wetsontwerp.

De minister heeft verklaard dat het heel gecompliceerd was een beroep te doen op militairen en dat voor de vereiste diplomatieke toelatingen veel tijd verloren ging. Ook het transport van militairen per vliegtuig blijkt problemen met zich te brengen. Wat voor diplomatieke toelatingen werden gevraagd? Aan welke overheden werden ze gevraagd? Waarom is het vervoer van private veiligheidsondernemingen eventueel sneller en goedkoper dan dat van een militair detachement?

Spreekster komt ook terug over het spoedeisende karakter van het wetsontwerp. Verscheidene Europese landen hebben hiervoor nog geen reglementering en de vereiste spoed lijkt haar dus heel relatief. De minister verantwoordde de spoedbehandeling met een probleem van verzekeringen. Geeft de regering soms toe aan de verzekeringslobby? Of wordt hier een toestand geregulariseerd die in het verleden al bestond?

De heer Claes vraagt of de voorwaarde dat de maritieme veiligheidsonderneming over ervaring moet beschikken. Hij vraagt zich af of een dergelijke voorwaarde niet marktverstoring werkt. Waarom zou een beginnende onderneming niet geleidelijk de nodige ervaring kunnen opdoen?

In de tweede plaats wijst hij op het belang van de in het ontwerp voorziene evaluatie zodat zonodig kan worden bijgestuurd.

De heer Buysse steunt het wetsontwerp. Reeds verschillende landen maken gebruik van vergelijkbare veiligheidsondernemingen (Spanje, Denemarken, Italië) en dit tot grote tevredenheid van de rederijen die onder deze vlaggen varen.

De heer Moureaux stelt vast dat hier eens te meer sprake is van een terugkeer naar de Middeleeuwen, toen privélegers voor de veiligheid instonden. Hij vindt het treurig, maar de openbare macht volstaat ongelukkigerwijze niet.

De minister komt terug op de vraag of Belgische ondernemingen aan de voorwaarden van de wet kunnen voldoen. Het gaat om twee soorten ondernemingen: ofwel Belgische ondernemingen die reeds enige erva-

en la matière, soit des entreprises belges qui s'allieront avec une entreprise étrangère qui dispose de l'expérience nécessaire. En Grande-Bretagne, par exemple, un certain nombre d'entreprises font du outplacement d'anciens militaires britanniques et les entraînent pour ce type d'activités maritimes. Ceci n'existe pas encore en Belgique mais des sociétés belges ont déjà conclu des alliances avec l'étranger dans cette perspective.

Il y aura donc une période de transition qui permettra à nos entreprises de sécurité de développer l'expertise nécessaire.

Le personnel engagé devra également avoir l'expérience nécessaire. Le gouvernement a privilégié des exigences de qualité, au travers les conditions de l'article 14, pour garantir la sécurité puisqu'il s'agit de protéger les armateurs et le personnel sur les bateaux.

La mise en place de tels dispositifs de sécurité a permis de réduire les cas de piraterie dans les zones concernées d'un tiers. On constate en effet un déplacement de la piraterie vers les zones non protégées.

Le gouvernement désire que les mesures dont discussion soient transitoires et espère que les autorisations diplomatiques pour des détachements militaires pourront être données dès la fin janvier 2013.

Le ministre ne conteste pas qu'il peut y avoir un danger de dérive. C'est bien pour cela que la loi encadre la procédure de manière très détaillée. Au Luxembourg, l'on se contente d'une lettre du ministre de l'Intérieur.

Le ministre rappelle également qu'il lui semble essentiel de garantir la protection du personnel et des armuriers de la marine marchande.

Il n'est pas question d'une régularisation. Il constate, au contraire, que de nombreux navires battant pavillon belge quittent notre territoire vers des pays qui disposent d'un système juridique offrant une protection suffisante contre la piraterie.

Le ministre reconnaît l'importance de l'évaluation. Il rappelle à cet égard la législation relative aux entreprises privées de sécurité. Avant cette législation, ce secteur n'avait pas une bonne réputation. En réglementant le secteur, on a nettement amélioré la situation. En ce qui concerne la protection contre la piraterie, de deux choses l'une : soit nos armateurs devront de plus en plus battre pavillon étranger, soit ils organiseront une protection en dehors de toute réglementation. C'est pourquoi le ministre pense qu'une régulation correcte, assortie de possibilités de sanctions, est plus efficace pour lutter contre la piraterie. Ce n'est peut-être pas la meilleure solution dans l'absolu, mais c'est en tout cas la solution qui convient le mieux à la situation actuelle.

ring terzake hebben, ofwel Belgische ondernemingen die zullen samenwerken met een buitenlandse onderneming die de nodige ervaring heeft. In Groot-Brittannië bijvoorbeeld doen een aantal ondernemingen aan outplacement van gewezen Britse militairen en geven hun training voor dat soort maritieme activiteiten. In België bestaat dat nog niet, maar Belgische ondernemingen hebben in die optiek reeds samenwerkingsakkoorden gesloten met het buitenland.

Er komt dus een overgangperiode waardoor onze veiligheidsondernemingen de vereiste deskundigheid zullen kunnen ontwikkelen.

Het aangeworven personeel moet ook de vereiste ervaring hebben. De regering heeft kwaliteitseisen vooropgesteld, aan de hand van de voorwaarden in artikel 14, om de veiligheid te garanderen. Het gaat er immers om de reders en het personeel op de schepen te beschermen.

Door het instellen van een dergelijk veiligheidsapparaat heeft men de gevallen van piraterij in de getroffen gebieden met een derde kunnen verminderen. Men stelt immers vast dat de piraterij zich naar de onbeschermd gebieden verplaatst.

De regering wenst dat de besproken maatregelen overgangsmaatregelen zijn en dat de diplomatieke toelatingen voor de militaire detachementen eind januari 2013 kunnen worden afgegeven.

De minister ontkent niet dat het gevaar op ontsporing bestaat. Precies daarom beschrijft de wet de procedure heel gedetailleerd. In Luxemburg volstaat men met een brief van de minister van Binnenlandse Zaken.

De minister herinnert er ook aan dat het essentieel is dat de bescherming van het personeel en de reders van de koopvaardij wordt gegarandeerd.

Van een regularisering is geen sprake. Hij stelt daarentegen vast dat vele schepen die onder Belgische vlag varen ons grondgebied verlaten naar landen die beschikken over een rechtssysteem dat voldoende bescherming biedt tegen piraterij.

De minister is het er mee eens dat de evaluatie belangrijk is. Hij herinnert aan de wetgeving rond de private veiligheidsondernemingen. Voor deze wetgeving had deze sector een zeer kwalijke reputatie. Door de sector te reglementeren zijn er thans veel minder problemen dan in het verleden. Wat de bescherming tegen de piraterij betreft heeft men de keuze : ofwel zullen onze rederijen steeds meer uitvlaggen, ofwel zullen zij bescherming organiseren buiten elke regeling om. Daarom meent hij dat een correcte regulering, met de mogelijkheid van sancties, een betere oplossing biedt voor het probleem van de piraterij. Dit is wellicht niet de beste oplossing maar gelet op de huidige situatie is dit de best mogelijk oplossing.

M. Moureaux regrette que l'article 30 prévoit que le Conseil des ministres puisse fixer une fin de vigueur ultérieure à celle du 31 décembre 2014. Cela pourrait donc être cinquante ou cent ans.

Il eut été préférable de fixer une prolongation année par année.

M. De Padt rappelle que, du temps où il était ministre de l'Intérieur, il a lui-même été confronté au détournement d'un bateau de la firme De Nul par des pirates somaliens. Il faut déployer des efforts considérables pour envoyer des navires militaires sur place, parce que les distances à parcourir sont énormes. Il considère dès lors que le projet à l'examen offre une solution satisfaisante pour soutenir le volet économique de ce secteur des transports. C'est à juste titre que l'on ne fait pas toujours appel aux services publics pour sécuriser ces navires. La réglementation proposée est donc une solution satisfaisante à ses yeux.

Mme Vermeulen demande quel sera le laps de temps entre le dépôt de la demande d'agrément et l'octroi de l'agrément en tant qu'entreprise de sécurité maritime. Elle souhaite aussi savoir comment notre réglementation sera mise en harmonie avec la réglementation étrangère en ce qui concerne les conditions d'exercice de la profession.

Le ministre répond que la loi prévoit un délai de deux mois, mais il s'attend plutôt à un délai de deux semaines dans la pratique.

À la deuxième question, le ministre répond que les règles que l'on suit sont les règles générales, les « meilleures pratiques » qui sont définies dans le cadre des organisations internationales. En réalité, il s'attend à ce que l'exemple belge soit suivi par de nombreux autres pays. Il cite à cet égard l'exemple de la législation belge relative aux entreprises de sécurité privée qui a été copiée dans toute l'Europe.

IV. VOTES

Les articles du projet de loi n'appellent aucun commentaire.

L'ensemble du projet de loi est adopté par 9 voix et 3 abstentions.

Confiance a été faite au rapporteur pour la rédaction du présent rapport.

Le rapporteur,
Gérard DEPREZ.

Le président,
Philippe MOUREAUX.

*
* *

De heer Moureaux betreurt dat artikel 30 bepaalt dat de Ministerraad deze regeling kan laten eindigen na 31 december 2014 valt. Dat kan dus binnen vijftig of honderd jaar zijn.

Het was beter geweest een verlenging van jaar tot jaar vast te leggen.

De heer De Padt herinnert er aan dat hij als minister van Binnenlandse Zaken zelf is geconfronteerd is geweest met de kaping van een boot van de firma De Nul door Somalische piraten. Het vergt ontzettend veel inspanningen om militaire schepen ter plekke te sturen omdat de afstanden enorm groot zijn. Hij meent dan ook dat het voorliggend ontwerp een bevredigende oplossing biedt om het economisch luik van die transportsector te ondersteunen. Terecht doet men niet altijd beroep op overheidsdiensten om die schepen te beveiligen. De voorgestelde regulering is voor hem dan ook een bevredigende oplossing.

Mevrouw Vermeulen vraagt wat het geschatte tijdsverloop zal zijn tussen de indiening van de aanvraag tot erkenning en de eigenlijke erkenning als maritieme veiligheidsonderneming. In de tweede plaats wenst zij te vernemen hoe onze regelgeving zal worden afgestemd op de buitenlandse regelgeving inzake de beroepsuitoefeningsvoorwaarden.

De minister antwoordt dat in de wet een termijn van twee maanden is opgenomen maar hij verwacht dat dit in de praktijk twee weken zal duren.

Op de tweede vraag antwoordt de minister dat de algemene regels worden gevolgd, de « Best Practices » die in het kader van de internationale organisaties zijn vastgelegd. In werkelijkheid verwacht hij dat wat België doet in heel wat landen zal worden nagevolgd. Hij verwijst hierbij naar de Belgische wetgeving inzake de private veiligheidsondernemingen die in heel Europa gekopieerd is.

IV. STEMMINGEN

Over de artikelen van het wetsontwerp worden geen opmerkingen gemaakt.

Bijgevolg wordt het geheel van het wetsontwerp aangenomen met 9 stemmen bij 3 onthoudingen.

Vertrouwen werd geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van dit verslag.

De rapporteur,
Gérard DEPREZ.

De voorzitter,
Philippe MOUREAUX.

*
* *

**Le texte adopté par la commission
est identique au texte du projet
transmis par la Chambre
des représentants
(voir le doc. Chambre, n° 53-2509/4 — 2012/2013).**

**De door de commissie aangenomen tekst
is dezelfde als de tekst van het door
de Kamer van volksvertegenwoordigers
overgezonden ontwerp
(zie stuk Kamer, nr. 53-2509/4 — 2012/2013).**