

FR | NL |

belgiquelex.be - Banque Carrefour de la législation

Conseil d'Etat

finpremier motdernier mot

Publié le : 2013-09-24

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

4 SEPTEMBRE 2013. - Arrêté royal réglant les méthodes et procédures applicables aux activités de surveillance et protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie et arrêtant diverses mesures applicables aux équipes de sécurité maritime

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, les articles 13.21., 13.22., 13.24., 13.27., 13.31., insérés par la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime;

Vu l'avis 53.345/2 du Conseil d'Etat, donné le 10 juin 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, remplacé par la loi du 2 avril 2003;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. - Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

1^o la loi : la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

2^o entreprise de sécurité maritime : entreprise telle que visée à l'article 13.18 de la loi;

3^o agent : personne telle que visée à l'article 13.20, 5^o, de la loi;

4^o dirigeant opérationnel : l'agent désigné par l'entreprise de sécurité maritime pour diriger les autres agents au cours de la mission et qui assure la direction opérationnelle de celle-ci;

5^o équipe de sécurité maritime : équipe qui assure la surveillance, la protection et la sécurité à bord du navire;

6^o activités : activités de surveillance, de protection et de sécurité à bord de navires pour lutter contre la piraterie;

7^o BEST MANAGEMENT PRACTICES, ci-après abrégés « BMP » : les pratiques telles que visées à l'article 2, 1^o, de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution;

8^o zone à risques : zone maritime définie en vertu de l'article 3 de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution;

9^o magasin d'armes : magasin d'armes tel que visé à l'article 8, § 2, alinéa 3, de la loi;

10^o l'administration : la Direction Sécurité privée de la Direction générale Sécurité et Prévention du Service public fédéral Intérieur.

CHAPITRE 2. - Composition d'une équipe de sécurité maritime et répartition des responsabilités entre les agents, le dirigeant opérationnel et le capitaine

Art. 2. L'entreprise de sécurité maritime veille à ce que l'équipe de sécurité maritime soit constituée d'un nombre suffisant de personnes pour pouvoir exécuter correctement la mission de surveillance. Elle tient compte de la nature de la mission, de la nature des risques et des caractéristiques du navire à surveiller. En tout cas, une équipe de sécurité maritime se compose au minimum de trois agents et un dirigeant opérationnel.

Art. 3. Le rôle du dirigeant opérationnel consiste notamment à :

- 1° exercer l'autorité, la surveillance et le contrôle sur les membres de l'équipe de sécurité maritime;
- 2° assurer le contrôle sur le comportement des équipiers;
- 3° être l'intermédiaire entre l'équipe de sécurité maritime et le capitaine pour toute communication, sauf en cas d'extrême urgence;
- 4° prendre les mesures opérationnelles nécessaires au bon déroulement de la mission;
- 5° être le responsable de la gestion des armes et l'équipement;
- 6° conseiller le capitaine lors des opérations;
- 7° rendre compte de la situation à l'entreprise de sécurité maritime;
- 8° s'assurer que les recommandations du BMP, les procédures internes de l'entreprise de sécurité maritime et les dispositions réglementaires applicables sont suivies par son équipe.

Art. 4. § 1^{er}. Les agents exercent leurs activités sous l'autorité du dirigeant opérationnel et obtiennent son accord préalable avant d'entreprendre une quelconque action, sauf en cas d'extrême urgence.

§ 2. Toute décision du dirigeant opérationnel en exécution du présent arrêté, est prise en accord avec le capitaine.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'autorisation du capitaine n'est pas requise dans les situations d'extrême urgence. Dans ce cas, le dirigeant opérationnel informe le capitaine dès que possible.

CHAPITRE 3. - Equipement et tenue de travail

Art. 5. Les membres de l'équipe de sécurité maritime portent une tenue de travail uniforme qui est mise à leur disposition par l'entreprise de sécurité maritime. Celle-ci répond aux critères suivants :

- 1° elle est constituée d'un pantalon noir, d'une veste rouge et de deux brassards jaunes;
- 2° elle ne comprend pas de pièces, décorations ou éléments qui peuvent porter à confusion avec la tenue de travail de militaires ou agents de la force publique;
- 3° elle ne peut pas prêter à confusion avec la tenue des membres de l'équipage du navire;
- 4° elle comporte uniquement le mot « SECURITY » inscrit de manière clairement visible au niveau du dos et éventuellement le nom ou le signe distinctif de l'entreprise de sécurité maritime concernée.

Art. 6. § 1^{er}. Chaque membre de l'équipe de sécurité maritime dispose pour l'exécution de la mission au moins de l'équipement suivant :

- 1° un gilet pare-balle;
- 2° un casque avec une protection balistique et muni d'une caméra;
- 3° une radio VHF (canaux maritimes) et UHF;
- 4° du matériel de vision pour le jour et la nuit;
- 5° un gilet de sauvetage, destiné à un adulte en mer.

§ 2. Outre l'équipement visé au § 1^{er}, le dirigeant opérationnel dispose :

- 1° d'un téléphone satellite;
- 2° du matériel médical d'urgence nécessaire pour les membres de l'équipe de sécurité maritime.

Art. 7. Les menottes pouvant, moyennant le respect des conditions prévues à l'article 13.27 de la loi, être utilisées par les membres de l'équipe de sécurité maritime, doivent répondre aux conditions suivantes :

- 1° pouvoir être utilisées tant pour la neutralisation que pour le transfert de la personne retenue;
- 2° être constituées de métal inoxydable;
- 3° se composer de deux bracelets reliés l'un à l'autre par un système de charnière;
- 4° se composer d'anneaux suffisamment espacés pour permettre à l'agent de saisir les menottes par la partie centrale sans refermer les bracelets sur les poignets de la personne menottée;
- 5° être suffisamment grandes et larges et avoir suffisamment de positions de fermeture pour que tant de petits que de grands poignets puissent être menottés;
- 6° être déverrouillées avec un clé solide, à l'exclusion d'une clé plate;
- 7° ne pas présenter d'arrêtes tranchantes ou de parties acérées susceptibles de causer des blessures à la personne retenue ou à l'agent.

CHAPITRE 4. - Procédures à suivre avant l'embarquement

Art. 8. § 1^{er}. L'entreprise de sécurité maritime remet un manuel de procédure, adapté au type de mission et tenant compte du type de navire, à chaque membre de l'équipe de sécurité maritime avant l'embarquement.

§ 2. Le manuel de procédures, visé au § 1^{er}, doit être élaboré en conformité avec les réglementations

applicables pour l'exécution de la mission, particulièrement avec la loi et le présent arrêté d'exécution, ainsi qu'avec les BMP. Les principes sur lesquels sont basés les procédures décrites dans le manuel, sont les suivants :

1. En première instance, la mission vise à prévenir les situations dangereuses. C'est pourquoi les situations suspectes doivent être identifiées et signalées le plus tôt possible.
2. Une attaque contre le navire à surveiller doit, dans la mesure du possible, être évitée. C'est pourquoi la procédure est axée sur la dissuasion et l'utilisation maximale de signaux d'avertissement.
3. A chaque stade de la procédure, il faut opter pour la forme de réponse qui engendrera le moins de dégâts aux biens et aux personnes. L'usage de la force est ainsi limité à ce qui, dans la situation donnée, est strictement nécessaire et est, en tout cas, proportionnel à la menace exercée. L'usage de la force doit être conforme à ce qui est prévu selon le droit belge en matière de légitime défense. Chaque membre de l'équipe de sécurité maritime est tenu de porter assistance et secours aux personnes en danger. Il ne peut adopter de comportement constitutif en droit belge d'une abstention coupable.

§ 3. Le manuel de procédures, visé au § 1^{er}, comprend au minimum les informations suivantes :

1. une description de l'équipement dont disposera l'équipe de sécurité maritime;
2. une description des tâches, compétences et devoirs des membres de l'équipe de sécurité maritime;
3. les règles relatives à la gestion de l'armement;
4. une description des méthodes actuelles utilisées par les pirates;
5. une description des critères pour déterminer si un navire peut être considéré comme suspect ou si une action entreprise par un navire peut être considérée comme suspecte;
6. les procédures à suivre lors de la veille, de l'approche d'un navire suspect et en cas d'attaque;
7. la procédure à suivre en cas d'intervention de forces militaires;
8. les règles à suivre lorsque des exercices sont organisés à bord du navire dans le cadre de la mission;
9. une liste avec les données de contact des personnes ou instances que l'équipe de sécurité maritime sera le cas échéant amenée à contacter;
10. les procédures relatives aux rapports à transmettre;
11. la procédure d'assistance aux personnes à bord du navire surveillé;
12. la procédure d'assistance à mettre en oeuvre lorsque, par l'intervention de l'équipe de sécurité maritime, des parties vitales d'un autre navire sont touchées ou si des personnes à bord de cet autre navire sont blessées.

Art. 9. Avant l'embarquement sur le navire, le dirigeant opérationnel entreprend les démarches suivantes :

1° il informe les agents des procédures contenues dans le manuel visé à l'article 8 et leur demande ensuite de signer un document dans lequel ils déclarent connaître et avoir compris les procédures y contenues;

2° il vérifie que l'équipement et l'armement à prendre à bord sont en bon état de fonctionnement;

3° il organise, en conformité avec les dispositions réglementaires en vigueur, l'entraînement de l'équipe de sécurité maritime, notamment au maniement des armes et au tir.

CHAPITRE 5. - Déroulement de la mission à partir de l'embarquement et avant l'entrée dans la zone à risques

Art. 10. Au plus tard au moment de l'embarquement, le dirigeant opérationnel remet aux agents leur carte d'identification ou les documents qui sont, conformément à la loi, jugés équivalents.

Art. 11. Le dirigeant opérationnel procède aux démarches suivantes :

1° il effectue une reconnaissance du navire, s'informe auprès du capitaine ou de son délégué de l'équipement et des moyens préventifs pouvant être utilisés pour l'exercice des activités;

2° il informe le capitaine des procédures qui seront suivies par l'équipe de sécurité maritime et convient avec lui de la manière dont l'alerte piraterie sera le cas échéant donnée;

3° il procède à une évaluation des risques spécifique à la situation;

4° il informe, s'il en reçoit la demande du capitaine, les membres de l'équipage, des procédures qu'ils ont besoin de connaître concernant les activités de l'équipe de sécurité maritime;

5° il veille à ce qu'un panneau signalant la présence d'agents de sécurité maritime armés à bord du navire, soit apposé sur le navire et soit visible des pirates en cas d'attaque ou de tentative d'attaque.

Art. 12. Avant l'entrée dans la zone à risques, le dirigeant opérationnel organise un ou plusieurs

exercices pour les membres de l'équipe de sécurité maritime auxquels peuvent participer des membres de l'équipage.

CHAPITRE 6. - Déroulement de la mission à partir de l'entrée dans la zone à risque et règles spécifiques relatives à l'utilisation de la force

Art. 13. A partir de l'entrée dans la zone à risques, la mission se déroule selon les phases suivantes :

1° phase de la veille préventive : l'équipe de sécurité maritime exerce une surveillance afin de repérer tout navire pouvant constituer une menace de piraterie;

2° phase du repérage et de l'approche d'un navire suspect : l'équipe de sécurité maritime a détecté un navire ayant probablement l'intention de commettre des actes de piraterie;

3° phase de l'attaque : l'équipe de sécurité maritime constate que le navire en approche a effectivement l'intention de commettre des actes de piraterie.

Section 1^{re} - Phase de la veille préventive

Art. 14. A partir de l'entrée dans la zone à risques, le dirigeant opérationnel prend les mesures nécessaires pour que, selon les risques identifiés, le nombre de veilleurs, la rotation de ceux-ci et les moyens mis à disposition soient suffisants. Il détermine également la position des agents afin de garantir une veille optimale.

Art. 15. Le dirigeant opérationnel vérifie que tous les membres de l'équipe de sécurité maritime portent systématiquement l'entièreté de leur équipement lorsqu'il sont en service et que celui-ci est en bon état de fonctionnement.

Art. 16. Le dirigeant opérationnel veille à ce que chaque agent qui débute sa veille soit informé de tous les éléments nécessaires pour accomplir sa tâche.

Section 2. - Phase du repérage et de l'approche d'un navire suspect

Art. 17. Les agents avertissent immédiatement le dirigeant opérationnel dès qu'un navire suspect a été repéré.

Si le dirigeant opérationnel confirme la nature suspecte du navire, il alerte immédiatement le capitaine ainsi que les membres de l'équipage si le capitaine en fait la demande.

Art. 18. Dès l'instant où un navire suspect est repéré et jusqu'à la fin de la menace, :

1° toutes les conversations auxquelles participe un membre de l'équipe de sécurité maritime sont enregistrées;

2° les caméras dont sont équipés les casques des membres de l'équipe de sécurité maritime en vertu de l'article 6 sont mises en mode enregistrement et les images sont enregistrées.

Art. 19. L'alarme piraterie à l'attention de l'entièreté de l'équipage est déclenchée selon les modalités convenues avec le capitaine.

Le dirigeant opérationnel s'assure que tous les accès sont sécurisés selon ce qui a été convenu avec le capitaine et que les mesures nécessaires ont été prises pour assurer la sécurité de l'équipage et des personnes à bord.

Art. 20. L'équipe de sécurité maritime donne des avertissements sonores et ensuite, si nécessaire, des avertissements visuels afin de prévenir l'équipage du navire suspect qu'ils ont été repérés et que, dans le cas où une attaque aurait lieu, il y aura une réaction.

Si la menace ne cesse pas et que le navire suspect approche malgré le procédé visé à l'alinéa précédent, l'équipe de sécurité maritime procède à des tirs de semonce. Ces tirs sont successivement dirigés uniquement vers le ciel et vers l'avant du navire suspect.

Section 3. - Phase de l'attaque

Art. 21. Si les procédés visés à l'article précédent ne permettent pas d'écarter la menace, l'équipe de sécurité maritime pourra tirer dans la coque ou le moteur afin d'arrêter l'attaque, en veillant à ne pas tirer sur les personnes à bord du navire attaquant.

Art. 22. En ultime recours et après que la procédure prévue aux articles 20 à 21 inclus ait été suivie, les membres de l'équipe de sécurité maritime peuvent utiliser la force à l'encontre de personnes qui mettent manifestement en danger l'intégrité physique de l'équipage du navire surveillé ou de l'équipe de sécurité maritime.

Section 4. - Dispositions communes pour les phases du repérage, de l'approche du navire suspect et de l'attaque

Art. 23. Si la situation se développe de telle manière que l'exécution de toutes les étapes de la procédure telle que décrite aux articles 20 à 22 inclus n'est pas possible en raison d'un danger imminent, il peut être décidé de ne pas exécuter certaines étapes.

Section 5. - Règles spécifiques relatives à la rétention

Art. 24. Toute rétention est mentionnée dans le journal de bord visé à l'article 13.29. de la loi.

Art. 25. Les membres de l'équipe de sécurité maritime ne peuvent utiliser d'autres moyens d'entrave que des menottes lorsqu'ils procèdent à la rétention d'une personne.

Art. 26. Lorsque les membres de l'équipe de sécurité maritime surveillent une personne que le capitaine a décidé de retenir et que celle-ci se trouve dans un lieu fermé, ils lui ôtent les menottes si la sécurité à bord du navire le permet.

Art. 27. Les membres de l'équipe de sécurité maritime traitent les personnes retenues dans le respect de leurs droits fondamentaux et de leur dignité.

Toute personne retenue a le droit de recevoir, pendant toute la durée de la rétention, des soins médicaux, une quantité suffisante d'eau potable et de nourriture. Elle a le droit d'utiliser des sanitaires.

Section 6. - Procédure à suivre à la fin d'un incident

Art. 28. En application de l'article 13.31. de la loi et sans préjudice de l'article 5 de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, tout incident au cours duquel les agents ont utilisé des armes à feu ou ont trouvé des personnes soupçonnées de participer à des faits de piraterie, ou au cours duquel le navire a été attaqué par des pirates, sera communiqué sans délai à l'administration par mail à l'adresse maritimesecurity.report@ibz.fgov.be au moyen du formulaire joint en annexe 1^{re}.

Art. 29. Le rapport d'incidents est rédigé dans une des langues nationales.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le rapport peut être rédigé en anglais lorsque le dirigeant opérationnel ou le capitaine ne maîtrise aucune des langues nationales.

Art. 30. Le rapport d'incidents doit être contresigné par le capitaine.

Art. 31. Dans les cas visés à l'article 28 du présent arrêté et sans préjudice de la compétence du capitaine, le dirigeant opérationnel préserve et recolte immédiatement tous les éléments de preuve concernant l'incident, notamment les images vidéo et les enregistrements sonores.

CHAPITRE 7. - Règles spécifiques relatives aux armes

Art. 32. Le magasin d'armes est un ou plusieurs coffres de transport sécurisés contenant les armes et les munitions nécessaires à la mission de sécurité maritime à bord d'un navire.

Les armes conservées dans ce coffre sont déchargées.

Art. 33. § 1^{er}. Le magasin d'armes demeure sous la surveillance du dirigeant opérationnel du moment où il quitte le lieu de stockage du pays d'embarquement jusqu'à ce qu'il arrive au lieu de stockage du pays de débarquement.

§ 2. Le dirigeant opérationnel fait un inventaire journalier de toutes les munitions et de toutes les armes conservées dans le magasin d'armes et note tout enlèvement d'arme du magasin d'armes ainsi que tout remplacement d'arme dans le magasin d'armes conformément à ce qui a été prévu en exécution de l'article 13.29 de la loi. Il veille à ce que les armes dans le magasin d'armes correspondent à ce qui est mentionné dans le journal de bord visé à l'article 13.29. de la loi.

Art. 34. Ne peuvent être conservées dans ce magasin d'armes que les armes qui appartiennent à l'entreprise de sécurité maritime.

Art. 35. A bord du navire, le magasin d'armes ne peut être ouvert que par le dirigeant opérationnel ou par son remplaçant en cas d'empêchement.

Art. 36. Les armes et les munitions qui ne sont pas utilisées pendant la veille sont conservées à tout moment dans le magasin d'armes.

Art. 37. L'équipe de sécurité maritime ne peut porter ses armes que lorsque le navire, à bord duquel elle exerce sa mission, se trouve dans la zone à risques.

Art. 38. Seuls les membres de l'équipe de sécurité maritime peuvent manipuler les armes.

Art. 39. Le dirigeant opérationnel veille à ce que les armes soient régulièrement entretenues pendant la mission et qu'elles soient en état de fonctionner correctement.

Art. 40. Chaque membre de l'équipe est responsable de chaque arme qui lui est attribuée à bord du navire sur lequel il exerce sa mission.

Art. 41. Pendant la phase de veille visée aux articles 14 à 16 inclus du présent arrêté, les armes ne sont pas chambrées.

Art. 42. Pendant les phases visées aux articles 17 à 22 inclus, les armes peuvent être chambrées.

CHAPITRE 8. - Procédure à suivre en fin de mission

Art. 43. Chaque membre de l'équipe de sécurité maritime doit remettre, à la fin de chaque mission, sa carte d'identification au dirigeant opérationnel qui la transmet pour conservation à l'entreprise de sécurité maritime.

Art. 44. A la fin de chaque mission, le dirigeant opérationnel veille à ce que les armes soient débarquées et transportées vers le lieu de stockage du pays de débarquement conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 45. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté

Donné à Bruxelles, le 4 septembre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Annexe

RAPPORT D'INCIDENT

1. INFORMATIONS GENERALES

Nom de l'entreprise qui exerce les activités de sécurité maritime :	
Nom et adresse du propriétaire du navire ou de l'exploitant inscrit :	
Nom du navire :	
Numéro d'identification IMO (International Maritime Organization) du navire :	
Indicatif d'appel du navire :	
Type de navire :	
Nom du capitaine :	
Date et endroit d'embarquement de l'équipe de sécurité maritime :	Le (jj/mm/aaa) à
Route du navire (description ou renvoi vers une carte en annexe sur laquelle la route est tracée) :	
Date et endroit de débarquement de l'équipe de sécurité maritime prévus :	Le (jj/mm/aaa) à

2. COMPOSITION DE L'EQUIPE DE SECURITE MARITIME

Nom et prénom du dirigeant opérationnel :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :
Nom et prénom de l'agent :

3. DESCRIPTION DES FAITS

Date des faits :

Heure des faits :
Localisation du navire au moment des faits (description ou renvoi vers une carte en annexe sur laquelle le lieu des faits est indiqué) :
Description précise des faits (déroulement, référence des armes utilisées, nombre de personnes trouvées à bord, endroit du navire où les personnes soupçonnées de piraterie ont été découvertes, ...) :
Description des éventuels dommages corporels et matériels consécutifs à l'incident :
Les mesures prises dans le cadre de leurs compétences par le capitaine, le dirigeant opérationnel et/ou l'entreprise :
Nom et coordonnées du membre du personnel de l'entreprise qui peut être contacté par les autorités suite aux faits :

4. ANNEXES

.....

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 4 septembre 2013 réglant les méthodes et procédures applicables aux activités de surveillance et protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie et arrêtant diverses mesures applicables aux équipes de sécurité maritime.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

debut

premier mot

dernier mot

Publié le : 2013-09-24