DOC 55 **2734/001**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

17 juin 2022

PROJET DE LOI

modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime

SOMMAIRE Pages

Résumé 3
Exposé des motifs 4
Avant-projet 98
Analyse d'impact 162
Avis du Conseil d'État 170
Projet de loi 180
Tableau de correspondance directives- loi 249
Tableau de loi - correspondance directives 251
Coordination des articles 255

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 juni 2022

WETSONTWERP

tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging

INHOUD Blz.

Samenvatting 3
Memorie van toelichting 4
Voorontwerp 98
Impactanalyse 166
Advies van de Raad van State 170
Wetsontwerp 180
Concordantietabel Richtlijnen - wet 252
Concordantietabel wet - Richtlijnen 254
Coördinatie van de artikelen 323

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 17 juin 2022.	*De regering heeft dit wetsontwerp op 17 juni 2022 ingediend.*
Le "bon à tirer" a été reçu à la Chambre le 17 juin 2022.	*De "goedkeuring tot drukken" werd op 17 juni 2022 door de Kamer ontvangen.*

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
PS	:	*Parti Socialiste*
VB	:	*Vlaams Belang*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
CD&V	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
PVDA-PTB	:	*Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Open Vld	:	*Open Vlaamse liberalen en democraten*
Vooruit	:	*Vooruit*
Les Engagés	:	*Les Engagés*
DéFI	:	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
INDEP-ONAFH	:	*Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:		*Afkorting bij de nummering van de publicaties:*	
DOC 55 0000/000	*Document de la 55e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*	*DOC 55 0000/000*	*Parlementair document van de 55e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA	*Questions et Réponses écrites*	*QRVA*	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV	*Version provisoire du Compte Rendu Intégral*	*CRIV*	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV	*Compte Rendu Analytique*	*CRABV*	*Beknopt Verslag*
CRIV	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*	*CRIV*	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
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)*

RÉSUMÉ

Ce projet de loi a pour objet de soumettre la sûreté maritime à une révision complète et approfondie. Dans le cadre international de l'Organisation maritime internationale et de l'Union européenne, les accents belges nécessaires sont placés pour protéger les intérêts belges.

Le règlement ISPS et la directive sur la sûreté des ports ont été mis en œuvre en Belgique par la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime et l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif à la sûreté maritime. La loi du 5 février 2007 susmentionnée a été abrogée et reprise dans le Code belge de la Navigation. Cependant, après presque quinze ans, il était temps d'évaluer et de corriger cette matière. C'est pourquoi une enquête a été menée auprès de tous les acteurs de la sûreté maritime au début de l'année 2021.

Ce projet de loi apporte une réponse aux différentes préoccupations et crée un cadre moderne dans lequel les intérêts belges, tant ceux des zones situées dans nos ports et en mer du Nord, que ceux des navires et des marins belges dans le monde entier, peuvent être protégés de la meilleure façon possible. Le projet de loi fournit un cadre dans lequel les autorités compétentes peuvent agir, mais où les règles de base sont fixées par le Parlement.

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp heeft tot doel de maritieme beveiliging aan een volledige en grondige herziening te onderwerpen. Binnen het internationale kader van de Internationale Maritieme Organisatie en de Europese Unie, worden de noodzakelijk Belgische accenten gelegd om de Belgische belangen te beschermen.

De ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn werden in België geïmplementeerd door de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging en het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de maritieme beveiliging. De voormelde wet van 5 februari 2007 werd opgeheven en opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Echter was het na bijna vijftien jaar tijd om deze materie te evalueren en bij te sturen. Om deze reden werd begin 2021 een bevraging gedaan bij al de belanghebbenden in de maritieme beveiliging.

Dit wetsontwerp biedt een antwoord op al de verschillende aandachtspunten en zorgt voor een modern kader waarin de Belgische belangen, van zowel de gebieden gelegen in onze havens en de Noordzee, maar ook de Belgische schepen en zeevarenden overal ter wereld, op een zo goed mogelijke manier kunnen worden beschermd. Het wetsontwerp biedt een kader waarin de bevoegde autoriteiten kunnen optreden, maar waarbij de basisregels door het Parlement worden vastgelegd.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

EXPOSÉ GÉNÉRAL

1. ***Introduction***

De mémoire d'homme, la sécurisation du transport maritime a toujours été un sujet qui mérite toute l'attention nécessaire. Déjà à l'époque des Grecs et des Romains, les navires transportant d'importantes cargaisons étaient accompagnés de convois militaires et les principaux ports commerciaux tels que le Pirée et Ostia Antica étaient protégés par les infrastructures et les militaires nécessaires.

Au Moyen Âge et au cours des siècles suivants, les navires et les marchandises qu'ils transportaient étaient très vulnérables et devaient être protégés, tant sur terre qu'en mer.

Le transport maritime a toujours été le secteur de prédilection de la prospérité et du progrès économiques. Les exemples en sont nombreux, comme les routes vers l'Asie du Sud-Est à partir de nos régions, qui ont permis à Bruges et à Anvers de devenir les villes qu'elles sont aujourd'hui.

Toutefois, ses caractéristiques propres rendent également le transport maritime très vulnérable à toutes sortes de menaces. L'importation et l'exportation de ces marchandises ont été la source de toutes sortes de petits et grands crimes tels que la contrebande, le vol et même, dès l'époque romaine, la traite des êtres humains. Les navires se retrouvent également dans un environnement non protégé pendant leur voyage, où ils sont non seulement soumis aux lois de la nature, mais sont aussi la cible des pirates qui s'en prennent à la fois à la cargaison et au navire lui-même.

Par ailleurs, depuis les années 1980, les navires sont également devenus la cible d'actes terroristes. Ainsi, le 7 octobre 1985, le navire de croisière italien *Achille Lauro* a été détourné et 450 personnes ont été prises en otages. Les preneurs d'otages exigeaient la libération de 50 prisonniers palestiniens d'une prison israélienne. Après deux jours de négociations, les preneurs d'otages ont quitté l'*Achille Lauro* et libéré leurs otages. Un passager a perdu la vie pendant cette prise d'otages.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

ALGEMENE TOELICHTING

1. ***Inleiding***

De beveiliging van de scheepvaart is al sinds mensenheugenis een onderwerp dat de noodzakelijke aandacht verdient. Reeds in de tijd van de Grieken en Romeinen werden schepen met belangrijke vracht begeleid door militaire konvooien of werden de voornaamste handelshavens zoals Piraeus en Ostia Antica door de nodige infrastructuur en militairen beschermd.

Ook in de middeleeuwen en in de eeuwen nadien waren schepen en de goederen die zij transporteerden zeer kwetsbaar en moesten zij beschermd worden, zowel aan landzijde als op zee.

Scheepvaart is altijd de sector bij uitstek geweest die zorgt voor economische bloei en vooruitgang. De voorbeelden hiervan zijn talrijk, denken we maar aan de routes naar Zuidoost Azië vanuit onze gebieden, waardoor bijvoorbeeld Brugge en Antwerpen zijn kunnen evolueren tot de steden die ze vandaag zijn.

Door zijn bijzondere kenmerken is de scheepvaart echter ook heel kwetsbaar voor allerhande bedreigingen. De import en de export van deze goederen was een bron voor allerhande kleine en grote criminaliteit zoals smokkel, diefstal, en zelfs reeds in de tijd van de Romeinen, mensenhandel. Schepen bevinden zich tijdens hun reis ook in een onbeschermde omgeving, waar ze niet alleen onderworpen zijn aan de wetten van de natuur, maar ook een doelwit vormen voor piraten die het zowel op de lading als het schip zelf gemunt hebben.

Sinds de jaren 80 van vorige eeuw werden schepen echter ook een doelwit voor terroristische acties. Zo werd op 7 oktober 1985 het Italiaanse cruiseschip *Achille Lauro* gekaapt door een Palestijns commando waarbij 450 gijzelaars gemaakt werden. De gijzelnemers vroegen de vrijlating van 50 Palestijnse gevangenen uit een Israëlische gevangenis. Na 2 dagen onderhandelen verlieten de gijzelnemers de *Achille Lauro* en lieten ze hun gijzelaars vrij. Tijdens deze gijzelingsactie liet 1 passagier het leven.

Après ce détournement, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, la Convention SUA (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*), qui criminalise les actions mettant en danger la sécurité des navires, même lorsqu'elles ont lieu en haute mer. Cette convention a été précisée dans des protocoles additionnels et rendue applicable aux plateformes fixes en mer.

La convention SUA et ses protocoles ne concernent que l'incrimination des actes illicites mais ne contiennent pas de mesures de protection des navires. La Convention ne contient aucune disposition non plus sur les infrastructures.

Le 12 octobre 2000, un attentat suicide a été perpétré contre le *USS Cole* dans le port d'Aden au Yémen. Un petit bateau chargé de 300 kilogrammes d'explosifs a explosé près du navire militaire américain, tuant 17 soldats américains.

Le 6 octobre 2002, le pétrolier *Limburg*, battant pavillon français, a été attaqué par un kamikaze alors qu'il faisait route entre l'Arabie saoudite et la Malaisie, une nouvelle fois par l'explosion d'un bateau chargé d'explosifs. Un membre de l'équipage a été tué et 12 autres ont été blessés. Plus de 14 000 mètres cubes de pétrole, soit l'équivalent de 90 000 barils de pétrole, se sont déversés dans la mer et ont provoqué une grave pollution environnementale.

Ces deux attentats, ainsi que ceux du 11 septembre 2001, ont conduit à l'adoption le 12 décembre 2002 par l'OMI d'amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS – *Safety of Life at Sea*) et à l'établissement d'un Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS – *International Ship and Port Facility Security Code*).

Le Code ISPS est composé de 3 parties, à savoir un préambule, la partie A et la partie B. La partie A contient les règlements obligatoires pour tous les pays qui ont ratifié la Convention SOLAS. Au 17 mars 2022 octobre 2021, il s'agit de 167 pays représentant un total de 98,89 % de la flotte mondiale en termes de tonnage brut des navires. La partie B contient des recommandations et des lignes directrices pour la mise en œuvre de la partie A, que les États membres peuvent appliquer pour améliorer leur sûreté.

Na deze kaping werd door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de zeevaart, het SUA-Verdrag (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation)*, aangenomen, waarbij acties die de beveiliging van de schepen in gevaar brengen strafbaar worden gesteld, ook als deze op de volle zee gebeuren. Dit verdrag werd in bijkomende protocollen nog verder uitgewerkt, en ook van toepassing gemaakt op vaste platformen in de zee.

Het SUA-Verdrag en zijn protocollen betreffen enkel het strafbaar stellen van de wederrechtelijke handelingen maar bevatten geen maatregelen voor het beschermen van de schepen. Ook over de bescherming van de infrastructuur staat er niets in dit verdrag.

Op 12 oktober 2000 werd een zelfmoordaanslag gepleegd op de *USS Cole* in de haven van Aden in Jemen. Een klein bootje dat met 300 kilogram explosieven was geladen, werd vlak bij het Amerikaans militair schip tot ontploffing gebracht waarbij 17 Amerikaanse militairen het leven lieten.

Op 6 oktober 2002 werd de onder Franse vlag varende olietanker *Limburg* door een zelfmoordcommando aangevallen op zijn route tussen Saudi Arabië en Maleisië waarbij opnieuw een bootje geladen met explosieven tot ontploffing werd gebracht. 1 bemanningslid kwam om het leven en 12 anderen raakten gewond. Meer dan 14 000 kubieke meter olie, het equivalent van 90 000 vaten olie kwam in de zee terecht en veroorzaakte zware milieuverontreiniging.

Deze 2 aanslagen, samen met de aanslagen van 11 september 2001 hebben ertoe geleid dat op 12 december 2002 door de IMO wijzigingen aan het Internationale Verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-Verdrag – *Safety of Life at Sea*) werden aangenomen, en een Internationale Code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-Code – *International Ship and Port Facility Security Code*) werd in het leven geroepen.

De ISPS-Code bestaat uit 3 delen, met name een preambule, Deel A en Deel B. Deel A bevat dwingende voorschriften voor alle landen die het SOLAS-Verdrag hebben geratificeerd. Op datum van 17 maart 2022 zijn dit 167 landen die een totaal van 98,89 % van de wereldvloot op het vlak van de bruto tonnenmaat van de schepen vertegenwoordigen. Deel B bevat aanbevelingen en richtsnoeren voor de implementatie van Deel A, die de lidstaten kunnen toepassen om hun beveiliging te verbeteren.

Le terrorisme est l'une des menaces les plus graves pour les idéaux de démocratie et de liberté et les valeurs de paix, qui font partie des fondements de l'Union européenne. La sûreté du transport par navires de mer dans l'Union européenne, des citoyens qui utilisent ces navires et de l'environnement doit à tout moment être assurée contre le danger d'actions illicites intentionnels tels que le terrorisme, la piraterie ou d'autres actions similaires. Lors du transport de marchandises contenant des substances particulièrement dangereuses, comme les substances chimiques ou radioactives, les dangers suscités par des actions illicites intentionnelles peuvent être lourds de conséquences pour les citoyens et pour l'environnement. Ces considérations sont à l'origine de la décision de la Commission européenne de lancer sa propre initiative pour renforcer la sûreté au sein de l'Union européenne immédiatement après l'adoption du code ISPS.

Le règlement (CE) n) 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après dénommé "règlement ISPS") oblige les États membres européens à mettre effectivement en œuvre le code ISPS. Le règlement ISPS dispose également que les États membres de l'Union européenne peuvent conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux pour réglementer la sûreté du trafic intracommunautaire régulier. Ces accords peuvent également comprendre des dispositions autres que celles prévues par le code ISPS. Comme expliqué plus en détail dans la discussion article par article de l'article 2.5.2.42 proposé du Code belge de la Navigation (CBN), il est proposé de ne pas utiliser cette option.

L'élément le plus important est toutefois que l'article 1.5 du règlement ISPS rend également obligatoires au sein de l'Union européenne 33 dispositions de la partie B du code ISPS, car elles sont nécessaires pour assurer une sûreté minimale. Il s'agit, par exemple, de dispositions relatives à la révision des plans de sûreté, à l'imposition d'exercices trimestriels obligatoires, à la reconnaissance des entreprises de sûreté, etc.

Le Code ISPS et le Règlement ISPS se limitent cependant aux mesures de sûreté à bord des navires et dans les installations portuaires. La Commission européenne a toutefois considéré que pour protéger de manière optimale les industries maritimes que les mesures nécessaires devaient également être prises dans les zones environnantes pour assurer la sûreté. L'initiative de la Commission européenne a abouti à la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports (ci-après dénommée "directive sur la sûreté des ports").

Terrorisme behoort tot de ernstigste bedreigingen die er zijn voor de idealen van democratie en vrijheid en de waarden van de vrede, die tot de fundamenten van de Europese Unie behoren. Het vervoer via zeeschepen in de Europese Unie, de burgers die gebruik maken van deze schepen en het milieu dienen te allen tijde verzekerd te zijn van beveiliging tegen het gevaar van opzettelijke ongeoorloofde acties zoals terrorisme, piraterij of andere vergelijkebare acties. Bij het vervoer van goederen die bijzondere gevaarlijke stoffen bevatten, zoals chemische of radioactieve stoffen, kunnen de gevaren die door de opzettelijke ongeoorloofde acties worden veroorzaakt, ernstige gevolgen voor de burgers en het milieu met zich meebrengen. Deze overwegingen lagen aan de grondslag van de beslissing van de Europese Commissie om onmiddellijk na de aanname van de ISPS-Code een eigen initiatief te nemen om de beveiliging binnen de Europese Unie te versterken.

De Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (hierna ISPS-Verordening) verplicht de Europese lidstaten om de ISPS-Code effectief toe te passen. Tevens bepaalt de ISPS-Verordening dat de Europese lidstaten voor het geregeld intracommunautair verkeer bilaterale of multilaterale akkoorden kunnen sluiten om de beveiliging te regelen. Deze akkoorden kunnen ook andere regelingen dan deze uit de ISPS-Code bevatten. Zoals verder toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking van het voorgestelde artikel 2.5.2.42 van het Belgisch Scheepvaartwetboek (BSW) wordt voorgesteld om deze optie niet te gebruiken.

Het belangrijkste is dat in artikel 1.5 van de ISPS-Verordening 33 bepalingen uit Deel B van de ISPS-Code ook van dwingend recht worden gemaakt binnen de Europese Unie omdat deze noodzakelijk zijn om een minimale beveiliging te kunnen garanderen. Het betreft bijvoorbeeld bepalingen over de herziening van de beveiligingsplannen, het opleggen van verplichte kwartaaloefeningen, erkenningen van beveiligingsondernemingen,….

De ISPS-Code en de ISPS-Verordening zijn echter beperkt tot beveiligingsmaatregelen aan boord van schepen en de havenfaciliteiten. Om de maritieme industrieën optimaal te beschermen was de Europese Commissie van oordeel dat ook in de omliggende gebieden de noodzakelijke maatregelen moeten worden genomen om de beveiliging te kunnen garanderen. Het initiatief van de Europese Commissie heeft geleid tot richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de beveiliging van havens (hierna havenbeveiligingsrichtlijn genoemd).

Il est important de préciser que le port ne doit pas être compris ici au sens traditionnel du terme, mais comme tout ensemble constitué de terre et d'eau comportant des ouvrages et des installations destinés au transport maritime commercial, en tenant compte des zones voisines si celles-ci affectent la sûreté. Cette question sera abordée plus en détail dans la discussion article par article de l'article 2.5.2.4 BSW proposé, où des exemples concrets seront donnés concernant ce champ d'application.

Le règlement ISPS et la directive sur la sûreté des ports ont été mis en œuvre en Belgique par la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime et l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif à la sûreté maritime. La loi du 5 février 2007 susmentionnée a été abrogée et reprise dans le Code belge de la Navigation. Cependant, après presque quinze ans, il était temps d'évaluer et de corriger cette matière. C'est pourquoi une enquête a été menée auprès de tous les acteurs de la sûreté maritime au début de l'année 2021. Les principaux points qui ressortent de cette enquête sont les suivants:

— la mise en œuvre de la loi ne concerne que les dispositions de la directive sur la sûreté des ports, mais il est également nécessaire de disposer d'un cadre juridique pour appliquer correctement le règlement ISPS;

— l'arsenal des moyens d'application est limité et difficile à utiliser en raison de la mise en œuvre limitée du règlement ISPS;

— la composition des organes compétents n'est pas en adéquation avec les besoins sur le terrain;

— les lignes de communication et les procédures de prise de décision peuvent être améliorées;

— la connaissance de la sûreté maritime et la sensibilisation à celle-ci doivent être augmentées tant pour ce qui est des autorités que des entreprises du secteur et les membres de leur personnel;

— le champ d'application du règlement existant est trop limité car il ne couvre que le terrorisme, le sabotage et l'espionnage;

— manque le cadre légal de la sécurisation des navires belges;

— manque le cadre légal de la sécurisation de la partie belge de la mer du Nord;

Belangrijk is alvast om te stellen dat haven hier niet mag begrepen worden in de traditionele betekenis van het woord maar als elk uit land en water bestaande cluster met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee, en waarbij rekening wordt gehouden met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de beveiliging. Hier wordt verder nog op teruggekomen bij de artikelsgewijze bespreking van het voorgestelde artikel 2.5.2.4 BSW waarbij concrete voorbeelden gegeven zullen worden over dit toepassingsgebied.

De ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn werden in België geïmplementeerd door de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging en het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de maritieme beveiliging. De voormelde wet van 5 februari 2007 werd opgeheven en opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Echter was het na bijna vijftien jaar tijd om deze materie te evalueren en bij te sturen. Om deze reden werd begin 2021 een bevraging gedaan bij al de belanghebbenden in de maritieme beveiliging. De belangrijkste punten die uit deze bevraging naar voren kwamen zijn de volgende:

— de implementatie van de wet betreft enkel de bepalingen uit de havenbeveiligingsrichtlijn, maar er is ook nood aan een wettelijk kader om de ISPS-Verordening correct te kunnen toepassen;

— het arsenaal aan handhavingsmiddelen is beperkt en moeilijk hanteerbaar door de beperkte implementatie van de ISPS-Verordening;

— de samenstelling van de bevoegde organen is niet afgestemd op de noodzaak op het terrein;

— de communicatielijnen en de beslissingsprocedures zijn voor verbetering vatbaar;

— de kennis van de maritieme beveiliging en de bewustwording moet vergroten, zowel bij de overheden als bij de bedrijven in de sector en hun personeelsleden;

— de scope van de bestaande regelgeving is te limitatief doordat het zich enkel beperkt tot terrorisme, sabotage en spionage;

— het wettelijk kader voor de beveiliging van Belgische schepen ontbreekt;

— het wettelijk kader voor de beveiliging van het Belgisch gedeelte van de Noordzee ontbreekt;

— dans le cadre juridique existant, il est impossible de répondre aux observations de la Commission européenne sur la mise en œuvre du règlement ISPS et de la directive sur la sûreté des ports.

Sur le terrain aussi ont été constatés les problèmes qui se posaient. En effet, lors d'inspections, des personnes qui n'avaient pas été correctement enregistrées ont presque dans tous les cas été observées. Il ne s'agit pas nécessairement de personnes qui entrent dans une installation portuaire avec de mauvaises intentions, mais qui passent inaperçues en tant que copilote d'un camion, qui utilisent le *tailgating* (une première voiture franchit la barrière, après quoi la seconde la suit très rapidement avant que la barrière physique ne soit remise en place) pour entrer dans les installations portuaires, ou l'installation portuaire ne prévoit pas de contrôle de l'enregistrement et parfois même ne l'enregistre pas. Il a également été constaté que la clôture physique de l'installation portuaire était insuffisante, ce qui rend l'accès à l'installation portuaire très facile pour une personne non autorisée.

Les résultats de cette enquête ont permis de préparer un premier projet de loi, qui a été soumis aux parties prenantes concernées et a fait l'objet d'une discussion approfondie. Lors de la rédaction du texte juridique, de nouveaux éléments sont apparus qui méritent l'attention et rendent nécessaire la mise en place d'un cadre juridique, notamment:

— le champ d'application de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance dans la partie belge de la mer du Nord;

— la recommandation 01/2021 du 1ER décembre 2021 de l'Autorité de protection des données concernant le traitement des données biométriques.

Le présent projet de loi apporte une réponse à ces différentes préoccupations et crée un cadre moderne dans lequel les intérêts belges, tant ceux des zones situées dans nos ports et en mer du Nord, que ceux des navires et des marins belges dans le monde entier, peuvent être protégés de la meilleure façon possible. Le projet de loi fournit un cadre dans lequel les autorités compétentes peuvent agir, mais où les règles de base sont fixées par le Parlement.

2. ***Structure de la sûreté maritime en Belgique***

La loi du 5 février 2007 précitée a créé l'Autorité nationale de sûreté maritime, ci-après dénommée ANSM. Au niveau local, des comités locaux de sûreté maritime, ci-après dénommés CLSM, ont été créés. L'arrêté royal

— binnen het bestaande juridische kader is het onmogelijk om tegemoet te komen aan de bemerkingen van de Europese Commissie over de implementatie van de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn.

Ook op het terrein werden de nodige problemen vastgesteld. Bij inspecties worden immers in bijna alle gevallen personen vastgesteld die niet correct zijn geregistreerd. Dit zijn niet noodzakelijk personen die met slechte bedoelingen een havenfaciliteit betreden, maar die als bijrijder in een vrachtwagen niet worden opgemerkt, die via *tailgating* (een eerste wagen rijdt door de poort, waarna de tweede zeer snel volgt alvorens de fysieke barrière terug op zijn plaats komt) de havenfaciliteiten betreden of de havenfaciliteit voorziet geen controle op de registratie waardoor er soms zelfs niet wordt geregistreerd. Vastgesteld werd ook dat de fysieke afspanning van de havenfaciliteit niet voldoende is waardoor een onbevoegde heel makkelijk toegang kan krijgen tot de havenfaciliteit.

Met de resultaten van deze bevraging werd een eerste ontwerp van wet opgesteld dat voorgelegd werd aan en grondig besproken werd tussen de betrokken belanghebbenden. Bij het opstellen van de wettekst kwamen nog nieuwe elementen naar voren die de nodige aandacht verdienen en het nodig maken om een juridisch wettelijk kader te voorzien, met name:

— de toepasbaarheid van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's in het Belgische gedeelte van de Noordzee;

— de aanbeveling 01/2021 van 1 december 2021 van de Gegevensbeschermingsautoriteit betreffende de verwerking van biometrische gegevens.

Het voorliggende wetsontwerp biedt een antwoord op al deze verschillende aandachtspunten en zorgt voor een modern kader waarin de Belgische belangen, van zowel de gebieden gelegen in onze havens en de Noordzee, maar ook de Belgische schepen en zeevarenden overal ter wereld, op een zo goed mogelijke manier kunnen worden beschermd. Het wetsontwerp biedt een kader waarin de bevoegde autoriteiten kunnen optreden, maar waarbij de basisregels door het parlement worden vastgelegd.

2. ***Structuur van de maritieme beveiliging in België***

De voormelde wet van 5 februari 2007 richtte de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, hierna NAMB genoemd, op. Op het lokaal niveau werden er Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging, hierna

précité du 21 avril 2007 a fixé la composition de ces organes.

Cette structure sera conservée avec les nouveaux règlements présentés, mais elle sera modernisée et mieux adaptée aux problèmes pratiques et opérationnels du terrain. Comme les tâches de l'ANSM et des LCMB sont également modifiées, il est nécessaire d'adapter la composition en conséquence. L'ANSM devient par exemple compétente pour approuver des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté. Les services qui composent l'ANSM doivent donc avoir des pouvoirs à cet égard.

Par exemple, sous le régime actuel, la Direction de l'environnement du SPF Santé publique est membre de l'ANSM. Pourtant, ce service n'a aucune connaissance en matière de sûreté d'un port ou d'un site portuaire. Ses connaissances et ses contributions sont nécessaires, par exemple, en cas d'incident impliquant une pollution pétrolière dans l'eau. Cela intervient toutefois dans la phase d'une éventuelle planification d'urgence et de traitement des incidents, qui sont en dehors du champ d'application de cette réglementation, qui couvre principalement le volet préventif, avec l'application de celui-ci. La composition de l'ANSM sera donc revue en profondeur dans la décision d'application.

Les services suivants feront déjà partie de l'ANSM: DG Navigation, le NCCN, l'OCAM, Police fédérale/Police de la Navigation, Douanes et Accises, Défense, SGRS et Sûreté de l'État. Un CLSM sera composé d'au moins des représentants de la Police fédérale/Police de la navigation, de la police locale, des douanes et accises, de la DG Navigation, de la défense, du SGRS, de la Sûreté de l'État et des représentants des entités régionales exploitant les ports ou les voies navigables.

L'ANSM sera assistée par la Cellule de la Sûreté maritime de la DG Transport, qui non seulement remplira le rôle de secrétariat de l'ANSM mais sera également chargée des inspections au nom et pour le compte de l'ANSM. Ce rôle sera expliqué plus en détail dans la discussion article par article. La Cellule de la Sûreté maritime a été créée par une décision du Conseil des ministres spécial sécurité et Justice du 14 mai 2017. La cellule a été mise en place sur le plan opérationnel et compte actuellement l'équivalent de 5 ETP. Le présent projet de loi va également consacrer juridiquement cette cellule en raison de ses pouvoirs spéciaux. Les ressources nécessaires ont été prévues pour agrandir la cellule en 2022 avec 2 ETP qui seront uniquement chargés des inspections relatives au respect de la nouvelle loi et 1 assistant administratif à partir de 2023 qui sera principalement chargé du fonctionnement de

LCMB genoemd, opgericht. In het voormelde KB van 21 april 2007 werd de samenstelling van deze organen vastgelegd.

Deze structuur zal behouden blijven met de nieuwe voorliggende regelgeving, maar zal wel worden gemoderniseerd en meer afgestemd op de praktische en operationele problemen van het terrein. Doordat ook de taken van de NAMB en een LCMB worden aangepast is het noodzakelijk om de samenstelling hierop af te stemmen. De NAMB wordt bijvoorbeeld bevoegd voor het goedkeuren van de beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen. De diensten die deel uitmaken van de NAMB moeten hier dus bevoegdheden in hebben.

Zo is bijvoorbeeld onder het huidige regime de directie Leefmilieu van de FOD Volksgezondheid een lid van de NAMB. Echter heeft deze dienst geen kennis van de beveiliging van een haven of een havensite. Hun kennis en noodzakelijke inbreng zijn bijvoorbeeld nodig bij een incident waarbij er olieverontreiniging in het water kan ontstaan. Dit speelt zich echter af in de fase van de eventuele noodplanning en incidentafhandeling die buiten de scope van deze regelgeving staan die vooral het preventieve luik, met de handhaving hierop, omvat. De samenstelling van de NAMB zal in het uitvoeringsbesluit dus grondig worden herzien.

Alvast de volgende diensten zullen deel uitmaken van de NAMB: DG Scheepvaart, het NCCN, het OCAD, Federale Politie/Scheepvaartpolitie, Douane en Accijnzen, Defensie, ADIV en Staatsveiligheid. Een LCMB zal bestaan uit minstens vertegenwoordigers van de Federale Politie/Scheepvaartpolitie, Lokale Politie, Douane en Accijnzen, DG Scheepvaart, Defensie, ADIV, Staatsveiligheid en vertegenwoordigers van de regionale entiteiten die de havens of waterwegen exploiteren.

De NAMB zal worden bijgestaan door de Cel Maritieme Beveiliging van het DG Scheepvaart, Deze cel zal niet alleen de rol van het secretariaat van de NAMB vervullen maar zal ook belast worden met inspecties voor naam en rekening van de NAMB. Deze rol zal verder nog worden toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking. De Cel Maritieme Beveiliging werd opgericht door een beslissing van de bijzondere Ministerraad over veiligheid en justitie op 14 mei 2017. De cel werd operationeel uitgebouwd en bestaat momenteel uit een equivalentie van 5 VTE. Het voorliggende wetsontwerp zal deze cel ook juridisch verankeren omwille van de bijzondere bevoegdheden. De nodige middelen werden voorzien om de cel in 2022 uit te breiden met 2VTE die enkel belast zullen worden met inspecties op het naleven van de nieuwe wet en 1 administratief medewerker vanaf 2023 die hoofdzakelijk belast zal zijn met de werking

la plateforme ISPS (pour plus d'explications à ce sujet, voir le point 3, f et la discussion article par article des articles 2.5.2.77 à 2.5.2.81).

La mer du Nord étant également placée sous la compétence de l'ANSM, la structure existante doit également être modifiée. Toutefois, aucun CLSM ne sera mis en place pour la mer du Nord, mais le Carrefour de l'information maritime, ci-après dénommé MIK, sera chargé de cette tâche. Le MIK est actuellement composé de quatre partenaires, à savoir la défense, la police maritime, les douanes et accises et la DG Navigation. Ces services ont l'expérience nécessaire en matière de sûreté en mer et, en coopération avec les 2 services de renseignement et l'OCAM, traiteront les évaluations et les plans de sûreté avant qu'ils ne soient soumis à l'ANSM. Les accords nécessaires seront conclus entre les quatre partenaires du MIK afin de déterminer qui est le responsable final de quelles actions.

Pour ce qui est de la sûreté des navires belges, cette tâche est principalement prise en charge par la DG Navigation, en particulier par la Cellule de la Sûreté maritime. Cette unité, en coopération avec les autres partenaires au sein du MIK, sera un point de contact permanent pour les armateurs belges. Les Belges qui voyagent en bateau de plaisance, où que ce soit dans le monde, peuvent également contacter ce service pour obtenir les dernières informations et recommandations en matière de sûreté. En cas d'incident grave, par exemple une attaque de pirate effective, la coordination sera également renforcée.

3. ***Principales innovations***

Dans la discussion article par article, toutes les nouveautés et les changements seront expliqués en détail, notamment les principales nouveautés suivantes:

— une meilleure mise en œuvre et transposition du Règlement ISPS et de la directive sur la sûreté des ports;

— l'extension de la définition de l'action illicite;

— l'inclusion dans l'évaluation de la sûreté des risques d'ingérence de puissances étrangères dans le cadre d'une coopération publique ou privée;

— la définition de normes en matière de sûreté;

— la sûreté de la partie belge de la mer du Nord;

— la création d'une nouvelle plateforme électronique;

van het ISPS-platform (voor meer toelichting hierover, zie punt 3, f en de artikelsgewijze bespreking van de artikelen 2.5.2.77 tot en met 2.5.2.81).

Doordat ook de Noordzee onder het bevoegdheidsgebied van de NAMB wordt gebracht, moet de bestaande structuur hier ook op worden toegepast. Echter wordt er geen LCMB opgericht voor de Noordzee, maar wordt het Maritiem Informatiekruispunt, hierna MIK genoemd, belast met deze taak. Het MIK is momenteel samengesteld uit 4 partners, met name Defensie, Scheepvaartpolitie, Douane en Accijnzen, en DG Scheepvaart. Deze diensten hebben de nodige ervaring betreffende de beveiliging op zee en zullen in samenwerking met de 2 inlichtingendiensten en het OCAD de beveiligingsbeoordelingen en -plannen behandelen alvorens deze aan de NAMB worden voorgelegd. Tussen de 4 partners van het MIK worden de nodige afspraken gemaakt wie eindverantwoordelijke is voor welke acties.

Voor wat betreft de beveiliging van Belgische schepen wordt deze taak voornamelijk behartigd door DG Scheepvaart, in het bijzonder de Cel Maritieme Beveiliging. Deze cel zal in samenwerking met de andere partners binnen het MIK een permanent aanspreekpunt zijn voor de Belgische reders. Ook de Belgen die met een pleziervaartuig op zee gaan, waar ook ter wereld, kunnen met deze dienst in contact treden voor de meest recente beveiligingsinformatie en aanbevelingen. In geval van een ernstig incident, bv een effectieve piraterijaanval, zal ook hier de opschaling gebeuren.

3. ***Belangrijkste vernieuwingen***

In de artikelsgewijze bespreking zullen alle nieuwigheden en veranderingen in detail worden toegelicht, in het bijzonder de volgende voornaamste nieuwigheden:

— de betere implementatie en omzetting van de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn;

— de uitbreiding van de definitie van ongeoorloofde actie;

— het opnemen in de beveiligingsbeoordeling van de risico's op inmenging door vreemde mogendheden in het kader van publieke of private samenwerking;

— het bepalen van standaarden inzake beveiliging;

— de beveiliging van het Belgisch deel van de Noordzee;

— het oprichten van een nieuw elektronisch platform;

— la réglementation des caméras en mer;

— l'utilisation de la biométrie pour le contrôle d'accès et l'exécution de certaines opérations critiques dans une installation portuaire;

— introduction du règlement administratif transactionnel immédiat pour les infractions à la législation maritime et au Code belge de la Navigation.

a) Une meilleure mise en œuvre et transposition du règlement ISPS et de la directive sur la sûreté des ports

Comme cela a déjà été mentionné dans l'introduction, c'est principalement le règlement, malgré son effet direct dans le droit belge, qui n'a pas été suffisamment mis en œuvre. Par exemple, il n'a pas été indiqué quelles autorités étaient compétentes pour effectuer quelles tâches, de sorte que c'est principalement l'ANSM qui a assumé ce rôle. Le présent projet de loi comble cette lacune et définit explicitement les autorités qui sont habilitées à accomplir les différentes tâches prévues par le règlement ISPS.

Toutefois, les dispositions relatives à la protection des navires belges ont été mises en œuvre par la DG Navigation et non par l'ANSM. Dans le présent projet de loi, le rôle de chacune des deux entités est clairement établi en matière de protection des navires belges.

En raison de son effet direct, le règlement ISPS n'est pas entièrement mis en œuvre ou transposé, mais lorsque des ajouts nationaux belges sont nécessaires, cela a été inclus dans le présent projet de loi. Par exemple, les dispositions de la partie B du code ISPS qui ne sont pas obligatoires en vertu du règlement ISPS, mais qui devraient l'être, sont intégrées dans ce projet.

b) l'extension de la définition de l'action illicite

Le code ISPS a été initialement élaboré pour être utilisé dans la lutte contre le terrorisme, le sabotage et l'espionnage. Les ports sont particulièrement vulnérables en raison de l'interaction entre l'eau et la terre, et parce que les navires battant pavillon étranger peuvent pénétrer dans nos zones industrielles sensibles, voire au cœur de nos villes. Dès qu'un navire étranger entre dans notre mer territoriale ou dans nos ports, la loi belge s'applique, mais la loi de l'État du pavillon reste également applicable, conformément à la Convention internationale sur le droit de la mer (*CNUDM*).

— de reglementering van camera's op zee;

— het gebruik van biometrische gegevens met het oog op de toegangscontrole en het uitvoeren van bepaalde cruciale handelingen op een havenfaciliteit;

— het invoeren van de administratieve minnelijk schikking voor inbreuken op de scheepvaartwetten en het Belgisch Scheepvaartwetboek.

a) Betere implementatie en omzetting van de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn

Zoals in de inleiding reeds aangehaald, was voornamelijk de Verordening, ondanks zijn rechtstreekse werking in het Belgisch recht, niet op voldoende wijze geïmplementeerd. Zo was niet aangeduid welke overheden bevoegd zijn om bepaalde taken uit te voeren, waardoor voornamelijk de NAMB deze rol op zich heeft genomen. Het voorliggende wetsontwerp vult dit hiaat op en bepaalt uitdrukkelijk welke overheden bevoegdheden hebben om de verschillende taken uit de ISPS-Verordening uit te voeren.

De bepalingen betreffende het beschermen van Belgische schepen werden echter uitgevoerd door het DG Scheepvaart en niet door de NAMB. Dit wordt in het voorliggende ontwerp ook telkenmale duidelijk gemaakt wat de rol van beiden is bij de bescherming van de Belgische schepen.

De ISPS-Verordening wordt door zijn directe werking niet volledig geïmplementeerd of overgenomen, maar daar waar nationale Belgische aanvullingen nodig zijn, werd dit opgenomen in het voorliggende wetsontwerp. Zo worden de bepalingen uit Deel B van de ISPS-Code die door de ISPS-Verordening niet van dwingend recht zijn, maar die dit best toch zouden zijn, opgenomen in dit ontwerp.

b) de uitbreiding van de definitie van ongeoorloofde actie

De ISPS-Code werd initieel opgesteld vanuit het oogpunt om te kunnen gebruiken in de strijd tegen terrorisme, sabotage en spionage. Havens zijn bijzonder kwetsbaar door de interactie tussen water en land, en doordat schepen onder vreemde vlag tot in onze gevoelige industriezones, en zelfs tot in hart van onze steden, kunnen komen. Zodra een vreemd schip zich in onze territoriale zee of onze havens bevindt, is de Belgische wetgeving weliswaar van toepassing, maar blijft ook het recht van de vlagstaat gelden, dit overeenkomstig het Internationaal Verdrag betreffende het Recht van de Zee (*United Nations Convention on de Law of the Sea – UNCLOS*).

Il n'est donc pas possible d'arraisonner des navires étrangers à des fins d'enquête, mais cela doit toujours se faire en fonction d'un "motif clair" qui donne une base légale à l'enquête. Cette règle, dont les navires belges peuvent également bénéficier dans les ports étrangers, rend la navigation et ses activités dans les ports particulièrement vulnérables au terrorisme, au sabotage et à l'espionnage. Les chargements spéciaux et coûteux doivent pouvoir être protégés de manière adéquate. Il doit également être possible de contrôler le chargement et d'empêcher par exemple l'extraction illégale d'armes. Le principe de base du code ISPS est à cet égard que les personnes non autorisées doivent se voir refuser l'accès au site à tout moment et que toutes les actions relatives à la manutention des marchandises doivent être contrôlées.

Par exemple, au cours de la dernière semaine d'octobre 2021, pas moins de 25 intrus ont été surpris dans un terminal à conteneurs du port d'Anvers. Ces "extracteurs" se trouvent au bas de l'échelle et doivent exercer les emplois les plus dangereux, avec un risque élevé de se faire prendre. En portant la sûreté à un niveau encore plus élevé, le pourcentage des intrus interceptés augmentera, mais par ailleurs, le nombre d'intrus qui seront déployés diminuera également.

Outre le problème de la drogue et des produits de contrefaçon, nos ports maritimes belges, notamment celui de Zeebrugge, ont récemment dû faire face au phénomène des passagers clandestins à bord de navires de mer à destination du Royaume-Uni. L'intrusion dans une installation portuaire ou la coopération de contrebandiers à cette intrusion peuvent être qualifiées d'actions illicite au sens du présent projet de loi. Cela signifie non seulement que les évaluations et les plans de sûreté doivent être adaptés en conséquence, mais aussi que les personnes coupables d'une telle action peuvent être punies par les nouvelles sanctions prévues dans ce projet de loi. Ceux-ci sont expliqués plus en détail à l'article 10 qui remplace l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation.

Le transport maritime étant également un moyen idéal pour faire entrer des marchandises illégales dans le pays, comme de la drogue ou des produits de contrefaçon, il est logique que les mesures utilisées pour protéger les ports et les installations portuaires contre le terrorisme, le sabotage et l'espionnage puissent également servir à prévenir ces activités. Au sein de l'OMI, à la demande du Kenya, un point a récemment été ajouté à l'ordre du jour afin d'élaborer des directives contraignantes ou non contraignantes pour prévenir le commerce d'animaux exotiques au moyen de navires et d'installations portuaires. Cela sera également considéré comme une

Het is dus niet zomaar mogelijk om aan boord van vreemde schepen te gaan om een onderzoek in te stellen maar dit moet telkenmale in overeenstemming met een zogenaamde duidelijke aanwijzing (clear ground) die rechtsgrond geeft aan het onderzoek. Deze regeling, waar ook Belgische schepen kunnen van genieten in vreemde havens, maakt de scheepvaart en zijn activiteiten in de havens echter bijzonder kwetsbaar voor terrorisme, sabotage en spionage. Dure en bijzondere ladingen moeten op een afdoende wijze beschermd kunnen worden. Ook moet de lading kunnen gecontroleerd worden en het illegaal uithalen van bijvoorbeeld wapens voorkomen worden. Het basisprincipe hiervoor in de ISPS-Code is dat onbevoegden de toegang tot het terrein ten alle tijden moet ontzegd worden en dat alle handelingen betreffende het behandelen van lading moet gemonitord worden.

Zo werden in de laatste week van oktober 2021 maar liefst 25 indringers betrapt op een containerterminal in de Antwerpse haven. Deze "uithalers" van drugs staan onderaan de ladder en moeten de gevaarlijkste klussen ondernemen waarbij de kans op betrapping zeer groot is. Door de beveiliging op een nog hoger niveau te brengen zullen procentueel meer indringers betrapt worden, maar zal anderzijds ook het aantal indringers dat ingezet zal worden dalen.

Naast de drugsproblematiek en de namaakgoederen, hebben onze Belgische zeehavens, en dan voornamelijk Zeebrugge, recentelijk ook te maken met het fenomeen van verstekelingen aan boord van de zeeschepen met als bestemming het Verenigd Koninkrijk. Het indringen op een havenfaciliteit of het meewerken hieraan door de mensensmokkelaars zal gekwalificeerd kunnen worden als een ongeoorloofde actie in de zin van het voorliggende wetsontwerp. Dit houdt niet enkel in dat de beveiligingsbeoordelingen en -plannen hierop moeten worden afgestemd, maar dat ook de personen die zich schuldig maken aan een dergelijke actie gestraft kunnen worden met de nieuwe sancties die voorzien zijn bij dit wetsontwerp. Deze worden verder toegelicht bij artikel 10 dat artikel 4.1.2.48 BSW vervangt.

Doordat scheepvaart ook een ideale wijze is om illegale goederen in het land te brengen, zoals drugs of namaakgoederen, is het logisch dat de maatregelen die gebruikt worden om de havens en havenfaciliteiten te beschermen tegen terrorisme, sabotage en spionage, ook gebruikt kunnen worden om deze activiteiten te voorkomen. Binnen de IMO werd recentelijk op vraag van Kenia een agendapunt toegevoegd om al dan niet bindende richtlijnen op te stellen voor het voorkomen van handel in exotische dieren door middel van schepen en havenfaciliteiten. Ook dit zal onder de nieuwe wettelijke bepalingen als een ongeoorloofde actie beschouwd

action illicite en vertu des nouvelles dispositions légales, et les futures réglementations de l'OMI à ce sujet pourront être mises en œuvre en Belgique au moyen des plans et normes de sûreté (voir plus loin l'article 2.5.2.44).

L'impact du trafic de drogue sur la société et la criminalité organisée qui y est associée sont particulièrement importants et doivent être combattus avec les moyens disponibles. Non seulement ces actes sont des infractions pénales en eux-mêmes, mais ils ont également un effet subversif. L'argent généré par cette criminalité organisée entre dans l'économie et circule dans l'économie légale où il fausse complètement les règles du jeu.

Par conséquent, lors de la rédaction de l'évaluation de la sûreté et du plan de sûreté, la définition étendue sera prise en compte afin de prendre les mesures correctes et proportionnelles, en plus des mesures nécessaires. Étant donné que les ports et les installations portuaires doivent déjà prendre des mesures conformément au code ISPS, l'extension de cette définition aura un impact minime sur le *modus operandi* de ces entreprises. Ce point sera traité plus en détail dans la discussion article par article.

La sûreté portuaire est la première étape nécessaire pour prévenir et continuer à combattre la criminalité organisée dans les ports. Le présent projet de loi crée le cadre préventif nécessaire pour rendre les choses aussi difficiles que possible pour les délinquants. Si le volet préventif échoue - et étant donné les grandes quantités d'argent impliquées, la criminalité sera toujours présente - la répression est d'une grande importance en tant que second volet. Par exemple, le présent projet contribuera à prévenir les intrusions dans le cadre de la transmigration, mais n'affectera pas les dispositions du Code pénal et la loi sur les étrangers relatives à la détection et le traitement de ces délits. Le présent projet de loi contribue à cela en mettant certaines données à la disposition des services d'enquête. Après la détection de l'infraction, une peine sévère doit pouvoir être infligée. À cet égard, le projet de loi donne de nouvelles possibilités au juge. Le présent projet de loi pourra par exemple assortir l'interdiction de port de sanctions pénales. L'organisation judiciaire du port d'Anvers est également examinée dans le cadre de cette loi. Les infractions à cette loi, c'est-à-dire toutes les actions illicites commises dans le port d'Anvers, seront poursuivies et jugées par les tribunaux d'Anvers. De cette manière, il y aura une unité de la justice et un parquet spécialisé pourra y consacrer les ressources nécessaires.

Dans son avis 51/2022 du 9 mars 2022, l'Autorité de protection des données demande que la notion d'

worden en de toekomstige IMO-regelgeving hierover kan via de beveiligingsplannen en standaarden (zie verder onder artikel 2.5.2.44) worden geïmplementeerd in België.

De impact op de samenleving van de drugshandel en de georganiseerde criminaliteit die hiermee gepaard gaat zijn bijzonder groot en moeten bestreden worden met de middelen die voorhanden zijn. Niet alleen zijn de feiten zelf misdrijven, maar zij hebben bovendien een ondermijnend effect. Het door deze georganiseerde criminaliteit gegenereerd geld gaat om in de economie en stroomt door naar de legale economie waar het het gelijke speelveld grondig verstoord.

Bij het opstellen van de beveiligingsbeoordeling en het beveiligingsplan zal de uitgebreide definitie dus mee bekeken worden om de correcte en proportionele maatregelen te kunnen nemen, in aanvulling op de noodzakelijke maatregelen. Doordat de havens en havenfaciliteiten reeds maatregelen moeten treffen conform de ISPS-Code heeft de uitbreiding van deze definitie een minimale impact op de werkwijze binnen deze bedrijven. Bij de artikelsgewijze bespreking zal hier nog meer in detail op ingegaan worden.

De havenbeveiliging is de eerste noodzakelijke stap in het voorkomen van en de verdere bestrijding van georganiseerde criminaliteit in de havens. Het voorliggende wetsontwerp creëert het preventieve kader om het de criminelen zo moeilijk mogelijk te maken. Indien het preventieve luik faalt- en gelet op de grote geldbedragen die hiermee gepaard gaan zal er altijd wel misdaad aanwezig blijven- is de opsporing als tweede luik van groot belang. Zo zal het voorliggende ontwerp bijvoorbeeld bijdragen aan het voorkomen van inklimmingen in het kader van de transmigratie, maar laat dit de bepalingen van het strafwetboek en de vreemdelingenwet onverminderd van toepassing voor de opsporing en afhandeling van deze misdrijven. Via dit wetsontwerp wordt hieraan meegewerkt door bepaalde gegevens ter beschikking te kunnen stellen van de opsporingsdiensten. Na de opsporing moet er een strenge bestraffing mogelijk zijn. Ook hierin geeft dit wetsontwerp nieuwe mogelijkheden aan de rechter. Het havenverbod zal bijvoorbeeld ook voor straffen op dit wetsontwerp kunnen worden opgelegd. Ook de gerechtelijke organisatie van de Haven van Antwerpen wordt met deze wet bekeken. Overtredingen van deze wet, dus alle ongeoorloofde acties, gepleegd in de Antwerpse haven, zullen worden vervolgd en berecht door de rechtbanken van Antwerpen. Zo zal er eenheid van rechtspraak komen en kan een gespecialiseerd parket de nodige middelen hieraan spenderen.

De Gegevensbeschermingsautoriteit vraagt in advies 51/2022 van 9 maart 2022 dat het begrip "actie"

"action" soit spécifiée pour indiquer clairement quelles actions tombent dans le champ d'application de la loi. L'énumération des actions permettrait aux criminels de savoir de quelle manière et avec quelles actions ils peuvent rester en dehors du champ d'application de la loi. En outre, une notion définie de manière élargie crée un cadre clair, car, d'une part, elle doit être interprétée conformément à la réglementation de l'OMI et de l'Union européenne et, d'autre part, elle vise uniquement à éviter que des biens, des personnes ou des animaux soient amenés illégalement à bord d'un navire ou dans une installation portuaire ou en soient retirés.

c) l'inclusion dans l'évaluation de la sûreté des risques d'ingérence de puissances étrangères dans le cadre d'une coopération publique ou privée

Les ports, les installations portuaires et les infrastructures de la partie belge de la mer du Nord sont d'une importance vitale pour la Belgique. La majorité des importations et des exportations de nos entreprises passent par nos ports. Les biens de consommation sont apportés quotidiennement. Les problèmes affectant cette chaîne d'approvisionnement ont un impact majeur sur le terrain. La pandémie de Coronavirus, combinée au blocage du navire Ever Given dans le canal de Suez à la fin du mois de mars 2021, a entraîné une perturbation majeure de l'approvisionnement de l'Union européenne en nouveaux produits par transport maritime par conteneurs. La fermeture des ports belges, ou même de certains des principaux terminaux portuaires, aurait un impact immédiat sur l'industrie et les consommateurs belges.

Les ports sont la porte d'entrée du marché économique belge et doivent donc bénéficier de la protection nécessaire. Au cours des dernières décennies, les ports européens ont suscité un grand intérêt de la part d'entreprises (d'État) de puissances étrangères. Il est important de souligner que ce n'est pas nécessairement dans l'intention de frapper ou d'influencer notre économie, mais il est extrêmement important que l'État belge ait la possibilité de protéger sa communauté portuaire, qui est cruciale, et de pouvoir la contrôler. Pour ces raisons, il devient obligatoire d'examiner pour chaque port et installation portuaire l'étendue de la vulnérabilité si l'installation devient propriété étrangère ou soumise à une influence étrangère significative.

La même analyse doit être faite pour les marchés publics qui sont conclus et qui peuvent menacer la sûreté du port et de ses installations portuaires.

Bien entendu, tout doit être considéré dans son contexte et il est, par exemple, moins nécessaire de protéger un petit terminal où ne fait qu'occasionnellement

gespecifieerd wordt om duidelijke te maken welke acties binnen het toepassingsgebied van de wet vallen. Het opsommen van de acties er toe zou leiden dat criminelen weten op welke manier en met welke acties ze buiten het toepassingsgebied kunnen blijven. De uitgebreide definitie zorgt daarentegen voor een duidelijk kader omdat het enerzijds geïnterpreteerd moet worden overeenkomstig de regelgeving van de IMO en de Europese Unie, en anderzijds het verruimde begrip enkel tot doel heeft te vermijden dat goederen, mensen of dieren op illegale wijze van of aan boord van een schip te brengen of in of uit een havenfaciliteit te krijgen.

c) het opnemen in de beveiligingsbeoordeling van de risico's op inmenging door vreemde mogendheden in het kader van publieke of private samenwerking

Havens, havenfaciliteiten en de infrastructuur in het Belgisch gedeelte van de Noordzee zijn van vitaal belang voor België. Via onze havens verloopt het merendeel van de import en export van onze bedrijven. Consumentengoederen worden dagdagelijks aangevoerd. Problemen in deze bevoorradingsketen zorgen voor grote effecten op het terrein. De Coronapandemie, in combinatie met de blokkade van het schip Ever Given in het Suez-kanaal eind maart 2021 heeft ervoor gezorgd dat de aanvoer van nieuwe producten naar de Europese Unie via de containervaart grondig verstoord is. Het stilvallen van de Belgische havens, of zelfs van enkele van de voornaamste haventerminals zou een onmiddellijk effect hebben op zowel de Belgische industrie als de consumenten.

De havens zijn de toegangspoort tot de Belgische economische markt en moeten aldus de nodige bescherming krijgen. De laatste decennia is er een grote interesse in de Europese havens door (staats-) bedrijven uit vreemde mogendheden. Belangrijk is om te onderstrepen dat dit niet noodzakelijk met de bedoeling is om onze economie te raken of te beïnvloeden, maar het is uitermate belangrijk dat de Belgische staat de mogelijkheid krijgt om zijn cruciale havengemeenschap te beschermen en de controle hierover te kunnen behouden. Om deze redenen wordt het verplicht dat voor elke haven en havenfaciliteit onderzocht wordt in hoeverre de kwetsbaarheid reikt indien de faciliteit in buitenlandse handen komt of aan grote buitenlandse invloeden komt bloot te staan.

Dezelfde analyse moet gemaakt worden voor de overheidsopdrachten die worden afgesloten en die de beveiliging van de haven en de havenfaciliteiten kan bedreigen.

Uiteraard moet alles in zijn context bekeken worden en is het bijvoorbeeld minder noodzakelijk om een kleine terminal waar slechts uitzonderlijk een zeeschip aanlegt

escale un navire océanique contre les influences étrangères que de protéger le plus grand terminal à conteneurs où font escale quotidiennement des navires océaniques transportant plus de 15 000 conteneurs ou de protéger le secteur chimique du port.

Cela ne signifie naturellement pas que les investissements étrangers ne sont plus possibles, mais une analyse et une évaluation approfondies doivent être effectuées avant de les autoriser. Il n'appartient pas non plus au législateur d'imposer des mesures dans ce domaine, mais à l'ANSM, dans laquelle tous les services compétents, y compris les services de sécurité, sont représentés, de déterminer les mesures de protection nécessaires dans le plan de sûreté.

Si la sûreté ne peut être garantie en raison de ces influences étrangères, l'ANSM peut décider de ne pas approuver le plan de sûreté. Sans un plan de sûreté valide, il n'est pas non plus possible pour l'installation portuaire d'accueillir des navires de mer.

Il convient de faire la même analyse pour l'infrastructure en mer. L'approvisionnement énergétique de la Belgique repose déjà sur l'énergie offshore fournie par la première zone offshore parc éolien existant. Ce chiffre sera encore augmenté par l'exploitation prévue de la zone Princesse Elizabeth, où entre 3.15 et 3.5 gigawatts d'énergie seront produits. Au total, les zones offshore belges permettront de couvrir la consommation énergétique d'environ 5 millions de ménages.

Il existe également des connexions de données vitales au fond de la mer du Nord. Celles-ci doivent être protégées contre, par exemple, l'écoute clandestine ou le sabotage. L'arrêt du trafic de données aurait immédiatement un impact majeur sur l'économie belge et sur la confiance des citoyens dans les autorités publiques. Il est donc logique que l'exploitation de ces câbles ou les marchés publics qui y sont réalisés soient analysés afin de déterminer comment ils peuvent être suffisamment sécurisés.

Ici aussi, chaque situation devra être examinée séparément. La sûreté d'un projet d'aquaculture ne devra pas remplir les mêmes conditions que la plateforme de transmission des énergies renouvelables.

d) la définition de normes en matière de sûreté

Les principaux moyens de sécuriser un site sont le contrôle de l'accès, la surveillance par caméra, la clôture du périmètre et la présence de personnel de gardiennage. En raison de la grande variété des installations portuaires, chacune doit être protégée d'une manière qui lui soit propre et proportionnellement au risque d'actions

te beschermen tegen buitenlandse invloeden dan de grootste containerterminal waar dagelijkse zeeschepen met meer dan 15 000 containers aanleggen of de chemische sector in de haven.

Dit betekent uiteraard niet dat de buitenlandse investeringen niet meer mogelijk zijn, maar een grondige analyse en evaluatie moet worden uitgevoerd alvorens dit kan worden toegestaan. Het is ook niet aan de wetgever om hier maatregelen op te leggen, maar aan de NAMB waarin alle bevoegde diensten, met inbegrip van de veiligheidsdiensten, vertegenwoordigd zijn om de nodige beschermingsmaatregelen te bepalen in het beveiligingsplan.

Indien de beveiliging niet kan gegarandeerd worden door deze buitenlandse invloeden, kan de NAMB beslissen om het beveiligingsplan niet goed te keuren. Zonder een geldig beveiligingsplan is het ook niet mogelijk voor de havenfaciliteit om nog zeeschepen te ontvangen.

Een zelfde analyse moet gemaakt worden voor de infrastructuur op zee. De energiebevoorrading van België steunt reeds op de offshore energie die geleverd wordt door de eerste offshore zone. Dit zal nog groter worden door de geplande exploitatie van het Prinses Elizabethzone waar tussen de 3,15 en 3,5 Gigawatt aan energie zal geproduceerd worden,. In totaal zullen de Belgische offshore zones zorgen voor het energievoorziening van ongeveer 5 miljoen gezinnen.

Ook liggen er op de bodem van de Noordzee vitale dataverbindingen. Deze moeten beschermd worden tegen bijvoorbeeld afluisteren of sabotage. Het platleggen van het dataverkeer zou onmiddellijk grote impact hebben op de Belgische economie en op het vertrouwen van de burgers in de overheid. Het is dan ook logisch dat de exploitatie van deze kabels of de overheidsopdrachten die hierop worden uitgevoerd, worden geanalyseerd om na te gaan hoe of deze voldoende beveiligd kunnen worden uitgevoerd.

Ook hier zal elke situatie apart bekeken moeten worden. De beveiliging van een aquacultuurproject zal niet aan dezelfde voorwaarden moeten voldoen dan het transmissieplatform voor hernieuwbare energie.

d) het bepalen van standaarden inzake beveiliging

De voornaamste manieren om een site te beveiligen zijn de toegangscontrole, camerabewaking, afsluiten van de perimeter en de aanwezigheid van bewakingspersoneel. Door de grote verscheidenheid aan havenfaciliteiten moeten deze elk op hun eigen manier beschermd worden en in proportionaliteit tot het risico op ongeoorloofde

illicites. Un terminal à conteneurs ou un terminal fruitier dont les importations proviennent d'Amérique latine doit être beaucoup plus protégé qu'un terminal de sable qui ne livre que du sable dragué de la mer du Nord. Toutefois, certaines exigences minimales devront s'appliquer à tous, comme les barrières physiques et la vérification de leur intégrité, ainsi que le contrôle obligatoire de l'accès de tous les véhicules et de toutes les personnes cherchant à entrer dans une installation portuaire.

Ces différentes normes seront élaborées par l'ANSM. Pour les rendre contraignantes, le Roi peut ratifier ces normes, après quoi elles ont force de loi et doivent être respectées sous peine de sanction administrative (la suspension ou le retrait du plan de sûreté), d'amende administrative ou d'amende pénale et/ou de peine de prison.

e) la sûreté de la partie belge de la mer du Nord

Le code ISPS s'applique uniquement à la terre. Comme cela a déjà été mentionné, la mer territoriale et la zone économique exclusive belges contiennent également des infrastructures d'une importance vitale pour la Belgique. Une défaillance individuelle d'une éolienne peut être absorbée, mais un blocage de l'ensemble du réseau de transport d'électricité vers la terre mettrait en péril l'approvisionnement en énergie. Les infrastructures utilisées pour la sécurité de la navigation doivent également rester opérationnelles. À cette fin, il est nécessaire d'examiner avec la Région flamande comment cette infrastructure peut être protégée de manière optimale contre les attaques physiques et numériques.

Les câbles de transmission de données sont également essentiels pour toute communication électronique. Récemment, des activités inquiétantes ont été observées autour de ces câbles de données par des puissances étrangères, non seulement dans nos eaux, mais aussi dans celles des pays voisins. D'une part, le risque existe que toutes les communications qui passent par ces câbles de données puissent être écoutées, mais d'autre part, le sabotage et l'interruption des communications sont également possibles. Avec le développement des drones sous-marins, il est non seulement nécessaire de sécuriser tout ce qui se trouve au-dessus de l'eau, mais il devient encore plus important de continuer à surveiller tout ce qui se trouve sous l'eau. Enfin, au fond de notre mer du Nord, il y a des pipelines pour le transport du gaz et du pétrole.

Le MIK jouera un rôle clé dans la protection de cette infrastructure en établissant l'évaluation de la sûreté sur la base de laquelle les exploitants de l'infrastructure doivent élaborer leur plan de sûreté. Les partenaires du

acties. Een containerterminal of een fruitterminal met import vanuit Latijns-Amerika moet veel beter beveiligd worden dan een zandterminal waarin enkel uit de Noordzee opgebaggerd zand wordt geleverd. Bepaalde minimumvereisten zullen echter voor iedereen moeten gelden, zoals de fysieke afsluiting en de controle op het intact zijn hiervan en de verplichte toegangscontrole van alle voertuigen en personen die toegang wensen tot een havenfaciliteit.

Deze verschillende standaarden zullen opgesteld worden door de NAMB. Om deze afdwingbaar te maken kan de Koning deze standaarden bekrachtigen waarna ze kracht van wet hebben en moeten nageleefd worden op straffe van een bestuurlijke sanctie (de schorsing of de intrekking van het beveiligingsplan), een administratieve geldboete of een strafrechtelijke geldboete en/of gevangenisstraf.

e) de beveiliging van het Belgisch deel van de Noordzee

De ISPS-Code is enkel van toepassing op land. Zoals reeds aangehaald bevindt zich in de Belgische territoriale zee en de exclusief economische zone ook infrastructuur die van vitaal belang is voor België. Een individuele windmolen die uitvalt kan nog worden opgevangen, maar een blokkering van de volledige stroomtransmissie naar land brengt de energiebevoorrading in het gedrang. Ook infrastructuur die ingezet wordt voor de scheepvaartveiligheid moet operationeel blijven. Hiervoor is het noodzakelijk dat samen met het Vlaamse Gewest bekeken wordt hoe deze infrastructuur optimaal beschermd kan worden tegen fysieke en digitale aanvallen.

Ook de datakabels zijn van cruciaal belang voor alle elektronische communicatie. Recentelijk werden verontrustende activiteiten waargenomen rond deze datakabels door vreemde mogendheden, niet alleen in onze wateren maar ook in die van de buurlanden. Enerzijds is er het risico dat alle communicatie die via deze datakabels gaat kan afgeluisterd worden, maar anderzijds behoort sabotage en het onderbreken van de communicatie ook tot de mogelijkheden. Door de ontwikkeling van onderwaterdrones moet niet alleen alles boven water beveiligd worden maar wordt het des te belangrijker om ook onderwater alles te blijven monitoren. Tot slot liggen er op de bodem van onze Noordzee pijpleidingen die zorgen voor het vervoer van gas en olie.

Het MIK zal een sleutelrol spelen in de bescherming van deze infrastructuur door het opstellen van de beveiligingsbeoordeling op grond waarvan de exploitanten van de infrastructuur hun beveiligingsplan moeten opmaken.

MIK disposent également des ressources nécessaires pour agir en cas d'incidents en mer, complétées par les avions du l'Unité de Gestion du Modèle Mathématique de la Mer du Nord, qui peuvent également vérifier les éventuels incidents lors de leurs vols réguliers.

Il est toutefois important de noter que les partenaires du MIK ne seront pas responsables de la sûreté quotidienne de cette infrastructure. Celle-ci est à la charge de l'exploitant. Toutefois, les accords bilatéraux nécessaires peuvent être conclus entre l'exploitant et le partenaire concerné du MIK sur l'utilisation des moyens et la compensation y afférente.

f) la création d'une nouvelle plateforme électronique

À l'heure actuelle, chaque CLSM utilise son propre système numérique pour échanger et suivre les documents ou tout est encore échangé manuellement et conservé sur papier. L'ANSM utilise la base de données Enig Loket pour garder la trace des documents nécessaires. Cependant, il n'est pas possible de suivre l'ensemble du dossier d'une installation portuaire. Si l'ANSM souhaite inspecter l'ensemble du dossier, elle doit soumettre une nouvelle demande au CLSM concerné. L'ANSM utilise à cet effet un *sharepoint*, sur lequel les documents sont ensuite placés et peuvent être consultés par les différents membres. Beaucoup d'autres informations, telles que des rapports d'incidents, des avis motivés ou des rapports, sont envoyées par courrier électronique. Il est clair que cet amalgame de méthodes de communication ne répond pas aux exigences de traitement des informations de sûreté de manière sûre et uniforme.

En raison de ces procédures, les membres de l'ANSM ne savent pas toujours, à l'heure actuelle, quel est le contenu exact des plans qu'ils approuvent, souvent par procédure tacite. Étant donné que le plan de sûreté jouera un rôle central dans l'exploitation d'un port ou d'une installation portuaire, cette procédure devra être modifiée de manière significative avec la mise en œuvre du présent projet de loi. Tous les membres d'un CLSM ou de l'ANSM doivent avoir une connaissance complète de toutes les informations relatives à une installation portuaire et fonder leur jugement sur celles-ci.

Pour ce faire, les ressources nécessaires ont été incluses dans le budget des ressources 2022 pour développer une nouvelle plateforme de communication, de stockage et de décision à la Direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transports. En plus de ces points, des fonctionnalités supplémentaires seront ajoutées à cette plateforme telles que les rapports d'incidents, les rapports d'exercices, la délivrance de certificats et les informations sur les habilitations de sécurité de l'entreprise. De plus,

Ook beschikken de partners van het MIK over de nodige middelen om op te treden bij incidenten op zee, aangevuld met het vliegtuig van het Belgisch Mathematisch Model voor de Noordzee dat tijdens hun reguliere vluchten ook controles kan uitvoeren op mogelijke incidenten.

Belangrijk is dat de MIK-partners evenwel niet zullen instaan voor de dagdagelijkse beveiliging van deze infrastructuur. Deze komt immers ten laste van de exploitant. Evenwel kunnen de nodige bilaterale afspraken gemaakt tussen de exploitant en de betrokken MIK-partner over de inzet van middelen en de vergoeding hiervoor.

f) het oprichten van een nieuw elektronisch platform

Momenteel wordt binnen elk LCMB ofwel een eigen digitaal systeem gebruikt waarmee de documenten worden uitgewisseld en bijgehouden, ofwel wordt alles nog handmatig uitgewisseld en fysiek op papier bijgehouden. De NAMB gebruikt de databank Enig Loket om de nodige documenten bij te houden. Echter kan men hierin niet het volledige dossier van een havenfaciliteit bijhouden. Indien de NAMB het volledige dossier wil inkijken, moet men dit telkens opnieuw aanvragen bij het desbetreffende LCMB. De NAMB gebruikt hiervoor een *sharepoint* waarop de documenten dan worden geplaatst en raadpleegbaar zijn door de verschillende leden. Veel andere informatie, zoals incidentmeldingen, gemotiveerde adviezen of rapporten, worden per e-mail verzonden. Het is duidelijk dat dit amalgaan aan communicatiemethoden niet voldoet aan de vereisten om de beveiligingsinformatie op een beveiligde, uniforme manier te behandelen.

Door deze procedures is het momenteel voor de leden van de NAMB niet altijd duidelijk wat de exacte inhoud is van de plannen die ze goedkeuren, vaak per stilzwijgende procedure. Doordat het beveiligingsplan een centrale rol zal spelen in de exploitatie van een haven of een havenfaciliteit, moet deze procedure met de uitvoering van het voorliggende wetsontwerp grondig wijzigen. Alle leden van een LCMB of de NAMB moeten volledige kennis kunnen nemen van alle informatie over een havenfaciliteit en daarop hun oordeel baseren.

Om dit te realiseren werden de nodige middelen opgenomen in de middelenbegroting van 2022 om een nieuw platform voor communicatie, opslag en beslissingen te ontwikkelen bij het Directoraat-generaal Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Naast deze punten, zullen nog bijkomende functionaliteiten aan dit platform worden toegevoegd zoals incidentmeldingen, verslagen van oefeningen, uitreiking van certificaten en informatie over de veiligheidsmachtigingen van het bedrijf. Hiernaast zal

un module sera également développé pour sauvegarder et traiter virtuellement des images 3D des installations portuaires et des navires afin d'identifier les points faibles et de gérer les incidents. Il sera également envisagé de donner aux autorités compétentes la possibilité, dans des cas limités, de vérifier les données de contrôle d'accès via cette plateforme et de délimiter les zones de responsabilité de l'ANSM via un composant SIG. Enfin, ce système sera utilisé pour contrôler le respect des interdictions de port dans lesquelles des personnes se sont vu infliger la peine de pénétrer dans un port ou une installation portuaire, ou se sont vu imposer cette peine lors de leur libération sous conditions par le juge d'instruction.

Chaque fonctionnalité sera examinée en détail dans la discussion article par article de l'article 2.5.2.78.

g) Vidéosurveillance en mer

La loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance fixe les conditions dans lesquelles les entreprises privées et les autorités peuvent installer des caméras. Cette législation ne peut pas être appliquée en mer du Nord. Parmi les problèmes rencontrés figurent l'autorisation de la commune, l'installation de pictogrammes et la clôture physique de domaines privés pour installer des caméras à usage privé.

Le présent projet de loi résout ces problèmes et réglemente l'utilisation des caméras de surveillance par les personnes privées et les autorités publiques. Il prévoit également que des caméras peuvent être installées dans la zone économique exclusive. En effet, la législation belge n'est pas automatiquement applicable dans cette zone, compte tenu de l'article 56 de la CNUDM qui n'autorise la législation à certaines fins que dans la ZEE.

En raison de ces circonstances spécifiques, il a été décidé d'inclure dans le CNB un règlement relatif à l'utilisation de caméras de surveillance dans les zones maritimes belges et de ne pas modifier à plusieurs reprises la loi sur les caméras du 21 mars 2007 susmentionnée. Dans la discussion article par article de l'article 20 qui insère un nouveau Titre 6 dans le Livre 4 – Exécution, du BSW et qui traitera des règlements spéciaux dans la partie belge de la mer du Nord. Les problèmes liés à la loi sur les caméras ne sont pas uniques et connaîtront des suites dans d'autres domaines à l'avenir. De cette façon, toutes les réglementations spéciales pour la mer du Nord peuvent être regroupées, ce qui améliore la clarté pour le citoyen et l'utilisateur. De cette façon, l'application de la loi sera également unifiée.

ook een module worden ontwikkeld om 3D beelden van de havenfaciliteiten en schepen op te slaan en virtueel te kunnen bewerken om zwakke plekken te achterhalen of om aan incidentbeheersing te doen. Tevens zal gekeken worden om via dit platform de bevoegde autoriteiten, in gelimiteerde gevallen, de mogelijkheid te geven om de gegevens inzake de toegangscontrole na te kijken en om via dit platform de bevoegdheidsgebieden van de NAMB af te bakenen via een GIS-component. Tot slot zal dit systeem gebruikt worden om de naleving van het havenverbod te controleren waarbij personen de straf gekregen hebben om een haven of een havenfaciliteit te betreden, of dit opgelegd kregen bij een vrijlating onder voorwaarden door de onderzoeksrechter.

Bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 2.5.2.78 zal op elke functionaliteit in detail worden ingegaan.

g) Camerabewaking op zee

De wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's bepaalt de voorwaarden onder welke private ondernemingen en overheden camera's kunnen installeren. Deze wetgeving kan niet worden toegepast in de Noordzee. Enkele van de problemen zijn bijvoorbeeld de toelating door de gemeente, het plaatsen van pictogrammen en het afsluiten door middel van een fysieke omheining van private domeinen om camera's voor privaat gebruik te kunnen installeren.

In het voorliggende wetsontwerp worden deze problemen opgelost en wordt een regeling voor het gebruik van bewakingscamera's door private personen en overheden geregeld. Ook wordt bepaald dat camera's in de Exclusief Economische Zone kunnen worden geïnstalleerd. Belgische wetgeving is immers niet zonder meer van toepassing in deze zone, gelet op artikel 56 van UNLCOS dat enkel wetgeving voor bepaalde doeleinden toelaat in de EEZ.

Omwille van deze specifieke omstandigheden wordt geopteerd om een regeling voor het gebruik van bewakingscamera's in de Belgische maritieme zones op te nemen in het BSW en niet de voormelde camerawet van 21 maart 2007 veelvuldig te amenderen. Bij de artikelsgewijze bespreking van de artikel 20 dat een nieuwe Titel 6 invoegt in boek 4 – Handhaving, van het BSW en dat betrekking zal hebben op bijzondere regelgeving in het Belgisch deel van de Noordzee. De problemen met de camerawet zijn niet uniek en zullen in de toekomst nog navolging kennen vanuit andere domeinen. Op deze manier kunnen alle bijzondere regelingen voor de Noordzee gegroepeerd worden wat de duidelijkheid voor de burger en de gebruiker ten goede komt. Ook de handhaving hierop wordt op deze manier geniformiseerd.

h) l'utilisation de la biométrie pour le contrôle d'accès et l'exécution de certaines opérations critiques dans une installation portuaire

Comme nous l'avons déjà mentionné, il est très important de savoir à tout moment qui est présent dans une installation portuaire et à quelles fins. Cette obligation figure déjà aux articles 14.2 et 16.3 de la partie A du code ISPS et est contraignante tant en vertu de la réglementation internationale que du droit européen. Actuellement, plusieurs entreprises portuaires utilisent déjà des données biométriques telles que les empreintes digitales et le scan du visage pour vérifier si une personne peut accéder à l'installation portuaire. La recommandation 01/2021 du 1ER décembre 2021 de l'Autorité de protection des données concernant le traitement des données biométriques indique à juste titre que la base juridique nécessaire à cet effet fait défaut dans la réglementation belge depuis l'entrée en vigueur du règlement RGPD.

L'utilisation des données biométriques est absolument nécessaire pour un contrôle d'accès correct. Selon des informations récentes, un badge d'accès à une installation portuaire se paie jusqu'à 7 500 euros sur le marché noir. Cependant, dès lors que ce badge est lié à des données biométriques, le risque d'utilisation abusive est pratiquement inexistant.

La manutention de la cargaison est un autre élément du code ISPS auquel il convient de prêter attention. Certaines fonctions d'une installation portuaire possèdent les informations nécessaires ou sont capables d'identifier les cargaisons suspectes et de les placer à un endroit particulier, permettant aux transporteurs de les atteindre facilement. Le démarrage d'un chariot cavalier, par exemple dans un terminal à conteneurs, est une opération qui ne doit être effectuée qu'après vérification de l'identité au moyen de données biométriques. Si cette opération dépend uniquement de l'utilisation d'un badge d'identification sans données biométriques, un abus est certainement possible. Malheureusement, c'est aussi une pratique quotidienne à laquelle sont confrontés les grands terminaux à conteneurs de nos ports.

Le traitement des données biométriques n'est en principe pas autorisé, sauf dans les cas limitatifs énumérés dans le RGPD. Pour l'application du présent projet de loi, deux de ces motifs d'exemption sont invoqués, à savoir les dispositions sous a et g de l'article 9.2 du RGPD. Il s'agit, respectivement, du consentement explicite de la personne concernée et du traitement pour des raisons d'intérêt public important. Cette dernière exception sert à la fois de base juridique à l'utilisation des données

h) het gebruik van biometrische gegevens met het oog op de toegangscontrole en het uitvoeren van bepaalde cruciale handelingen op een havenfaciliteit

Zoals reeds aangehaald is het van groot belang om ten alle tijden te weten wie aanwezig is op een havenfaciliteit en met welke doeleinden. Deze verplichting staat al opgenomen in artikel 14.2 en 16.3 van deel A van de ISPS-Code en is van dwingend recht zowel krachtens internationale regelgeving als op grond van het Europees recht. Momenteel gebruiken verschillende havenbedrijven reeds biometrische gegevens zoals vingerafdrukken en gelaatscan om te controleren of een persoon toegang kan krijgen tot de havenfaciliteit. De aanbeveling 01/2021 van 1 december 2021 van de Gegevensbeschermingsautoriteit betreffende de verwerking van biometrische gegevens stelt terecht dat sinds de inwerkingtreding van de AVG-Verordening de nodige rechtsgrond hiervoor ontbreekt in de Belgische regelgeving.

Het gebruik van de biometrische gegevens is absoluut noodzakelijk om een correcte toegangscontrole te kunnen uitvoeren. Volgens recente informatie wordt er op de zwarte markt tot 7 500 euro betaald voor een badge waarmee toegang tot een havenfaciliteit kan worden bekomen. Zodra deze badge echter gekoppeld wordt aan biometrische gegevens is de kans op misbruik zo goed als onbestaande.

De ladingbehandeling is een volgend element uit de ISPS-Code waaraan de nodige aandacht moet worden geschonken. Bepaalde functies op een havenfaciliteit beschikken over de nodige informatie of zijn in de mogelijkheid om verdachte lading te identificeren en deze op een bepaalde plaats te zetten, waardoor de uithalers deze makkelijk kunnen bereiken. Het starten van een straddle carrier bijvoorbeeld op een containerterminal is een handeling die pas zou mogen worden uitgevoerd na het controleren van de identiteit door middel van biometrische gegevens. Indien deze handeling enkel afhankelijk is van het gebruik van een identificatiebadge zonder biometrische gegevens, is misbruik hiervan zonder meer mogelijk. Dit is helaas ook een dagdagelijkse praktijk waarmee de grote containerterminals in onze havens te maken krijgen.

De verwerking van biometrische gegevens is in principe niet toegestaan tenzij in de limitatief opgesomde gevallen in de AVG. Voor de toepassing van voorliggend wetsontwerp wordt beroep gedaan op 2 van deze uitzonderingsgronden, namelijk de bepalingen onder a en g van artikel 9.2 van de AVG. Dit betreft respectievelijk de uitdrukkelijke toestemming door de betrokkene en de verwerking om redenen van zwaarwegend algemeen belang. Deze laatste uitzonderingsgrond dient zowel als

biométriques pour contrôler l'accès et pour effectuer certaines actions liées au fret. La contrebande d'armes ou de drogues, la collaboration à des actes de sabotage ou d'espionnage, ou l'aide aux transmigrants à bord, sont autant d'exemples de l'intérêt public supérieur. L'utilisation de la biométrie dans ces circonstances est donc justifiée et proportionnée. Ceci est expliqué plus en détail dans la discussion article par article des articles 2.5.2.84 et 2.5.2.85. L'utilisation de la biométrie constitue également une protection supplémentaire contre la pression que le crime organisé peut exercer sur une personne. La transmission facile d'un badge d'accès ne sera plus possible, et toutes les actions seront mieux enregistrées, ce qui rendra l'utilisation du personnel portuaire moins attrayante pour les criminels.

Le motif d'exception de l'article 9.2.a du RGPD (le consentement explicite de la personne concernée), selon la recommandation précitée de l'Autorité de protection des données, ne peut être utilisé dans la relation employeur-employé car il est douteux que l'employé puisse consentir pleinement à l'utilisation des données biométriques sur une base volontaire. Cela s'applique évidemment à l'accès des travailleurs portuaires à l'installation portuaire, mais pas à l'exécution de certaines opérations de fret. En effet, le chargement et le déchargement d'un navire nécessitent différents types de travail portuaire, et le travailleur portuaire qui ne veut pas donner ses données biométriques pour cette opération peut être déployé pour d'autres activités sans conséquences défavorables.

Bien entendu, l'accès aux données biométriques n'est pas autorisé et ne peut être utilisé que pour vérifier quelle personne a été autorisée à accéder à une installation portuaire. Le présent projet de loi prévoit les exigences nécessaires auxquelles les systèmes doivent répondre afin d'éviter les abus. Les applications TIC doivent obtenir l'approbation de l'ANSM et doivent respecter les mêmes conditions que celles qu'un fournisseur de services essentiels doit remplir conformément à la directive (UE) 2016/1148 du Parlement européen et du Conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union, et transposée par la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique.

rechtsbasis voor het gebruik van de biometrische gegevens om de toegang te controleren als het uitvoeren van bepaalde handelingen met betrekking tot de lading. Het binnensmokkelen van wapens of drugs, de medewerking aan sabotage of spionage, of het aan boord helpen van transmigranten, alle op zich zijn voorbeelden van het zwaarwegend algemeen belang. Het gebruik van de biometrische gegevens in deze omstandigheden is dan ook gerechtvaardigd en proportioneel. Bij de artikelsgewijze bespreking van artikelen 2.5.2.84 en 2.5.2.85 wordt dit nog meer toegelicht. Het gebruik van de biometrische gegevens is ook een bijkomende bescherming tegen de druk die de georganiseerde misdaad kan uitoefenen op een persoon. Het doorgeven van een toegangsbadge zal niet meer zonder meer mogelijk zijn en ook alle acties zullen beter geregistreerd worden waardoor het inschakelen van havenpersoneel minder aantrekkelijk wordt voor de criminelen.

De uitzonderingsgrond uit artikel 9.2, a van de AVG (de uitdrukkelijke toestemming van de betrokkene) kan krachtens de voormelde aanbeveling van de Gegevensbeschermingsautoriteit niet gebruikt worden in de relatie tussen werkgever en werknemer omdat het twijfelachtig is dat de werknemer ten volle uit vrije wil akkoord kan gaan met het gebruik van de biometrische gegevens. Dit geldt uiteraard voor de toegang door havenarbeiders tot de havenfaciliteit maar niet voor het uitvoeren van bepaalde handelingen met betrekking tot de lading. Immers zijn bij het laden en lossen van een schip verschillende soorten havenarbeid noodzakelijk en kan de havenarbeider die zijn biometrische gegevens niet wil geven voor deze handeling, ingezet worden voor andere activiteiten, zonder nadelige consequenties te ondervinden.

Uiteraard is de toegang tot de biometrische gegevens niet toegestaan en kan dit enkel worden gebruikt om te controleren welke persoon toegang heeft bekomen tot een havenfaciliteit. Het voorliggende wetsontwerp voorziet in de nodige vereisten waaraan de systemen moeten voldoen om misbruik tegen te gaan. De ICT-toepassingen moeten de goedkeuring verkrijgen van de NAMB en moeten voldoen aan dezelfde voorwaarden waaraan een aanbieder van essentiële diensten overeenkomstig richtlijn (EU) 2016/1148 van het Europees Parlement en de Raad van 6 juli 2016 houdende maatregelen voor een hoog gemeenschappelijk niveau van beveiliging van netwerk- en informatiesystemen in de Unie, en omgezet door de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid moet voldoen.

i) *introduction d'un règlement administratif transactionnel immédiat pour les infractions à la législation maritime et au Code belge de la Navigation.*

Le système des poursuites administratives a été introduit par la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation pour les infractions aux lois et à leurs arrêtés d'exécution de navigation de plaisance, de navigation intérieure et de navigation maritime.

Dans un premier temps, des amendes administratives ont été envisagées comme une alternative aux amendes pénales. Dans une deuxième phase en 2021, sur la base de l'expérience acquise par l'autorité compétente, plusieurs infractions aux lois sur la navigation et au Code belge de la Navigation ont été dépénalisées. Dans une troisième phase, nous examinons maintenant comment traiter les poursuites de manière plus efficace, en tenant compte de la gravité de l'infraction.

Les quatre principales raisons de l'introduction du règlement administratif transactionnel (RAT) sont les suivantes:

— compte tenu de l'augmentation du nombre de procès-verbaux et de l'augmentation attendue des procès-verbaux en raison de la poursuite de l'extension du système, il est nécessaire de rechercher les moyens d'optimiser les possibilités de poursuites administratives en utilisant le règlement administratif transactionnel. De cette façon, la bonne approche peut être déterminée pour chaque infraction;

— les infractions de moindre importance et les infractions standard peuvent être mieux traitées par le RAT pour des raisons d'économie de procédure. La pratique a montré que les petites infractions, par exemple les infractions à la loi sur les bateaux de plaisance, peuvent être traitées plus rapidement et plus efficacement par une procédure plus courte;

— simplification administrative. Tant au niveau de la constatation de l'infraction qu'au niveau de la poursuite de l'infraction, la charge administrative est considérablement réduite, ce qui libère du temps pour davantage de contrôles, d'une part, et davantage de poursuites, d'autre part. En payant, la personne concernée peut également traiter l'infraction immédiatement et ne doit pas passer par une longue procédure;

— paiement efficace et effectif. Avec l'introduction du règlement administratif transactionnel immédiat, le paiement peut être effectué immédiatement ou dans un délai donné. Comme il y a régulièrement des délinquants

i) *Het invoeren van de administratieve onmiddellijke minnelijke schikking voor inbreuken op de scheepvaartwetten en het Belgisch Scheepvaartwetboek*

Het systeem van administratieve vervolging werd ingevoerd door de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten voor inbreuken op de wetten en hun uitvoeringsbesluiten van de plezier-, binnen- en zeevaart.

In een eerste fase was het de bedoeling om de administratieve geldboetes te voorzien als alternatief van de strafrechtelijke geldboetes. In een tweede fase in 2021 zijn op basis van de opgedane ervaring van de bevoegde autoriteit meerdere inbreuken op de scheepvaartwetten en het Belgisch Scheepvaartwetboek gedepenaliseerd. In een derde fase wordt er nu gekeken hoe de vervolging efficiënter kan worden aangepakt rekening houdend met de zwaarte van de inbreuk.

De vier voornaamste redenen voor het invoeren van de administratieve minnelijke schikking (AMS) zijn de volgende:

— gelet op de toename van het aantal processen-verbaal en de verwachte toename van processen-verbaal wegens de verdere uitbreiding van het systeem is het noodzakelijk dat er wordt gezocht om de opties tot administratieve vervolging te optimaliseren doordat er gebruik kan worden gemaakt van de AMS. Op deze wijze kan er voor elke inbreuk de juiste aanpak worden bepaald;

— kleinere inbreuken en standaardinbreuken kunnen om proceseconomische redenen beter worden behandeld via de AMS. In de praktijk is gebleken dat kleinere inbreuken bijvoorbeeld inbreuken op de pleziervaartwetgeving sneller en efficiënter kunnen worden afgehandeld via een kortere procedure;

— administratieve vereenvoudiging. Zowel op het niveau van de vaststelling van de inbreuk als op het niveau van de vervolging van de inbreuk daalt de administratieve last aanzienlijk waardoor er meer tijd vrij komt voor enerzijds meer controles en anderzijds meer vervolgingen. De betrokkene kan door betaling de inbreuk ook onmiddellijk afhandelen en moet geen lange procedure meer doorlopen;

— efficiëntere en effectieve betaling. Door het invoeren van de administratieve onmiddellijke minnelijke schikking kan de betaling onmiddellijk gebeuren of binnen een bepaalde termijn. Aangezien er binnen de scheepvaart

étrangers dans le secteur du transport maritime, c'est un avantage considérable.

L'introduction du règlement administratif transactionnel contribuera à une politique de poursuites plus efficace dans le secteur de la navigation.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Si un article du présent projet de loi insère plusieurs articles dans le Code belge de la Navigation ou dans une autre loi, il sera fait référence à ce nouvel article dans le commentaire article par article pour des raisons de lisibilité.

Art. 2

L'article 120*ter* du Code pénal stipule que quiconque effectue des mesures topographiques ou des photographies à l'intérieur d'une place fortifiée, d'une structure défensive, d'un poste, d'un établissement militaire ou naval, d'un établissement aéronautique qui n'est pas un aéroport ou une station aérienne, d'un dépôt, d'un entrepôt ou d'un parc militaire, est passible d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six à cent euros.

Cette disposition relève plutôt du Code belge de la Navigation pour ce qui est de l'aspect maritime. Le nouvel article 4.1.2.48/1 CBN est introduit par l'article 11 du présent projet de loi et y est commenté.

Art. 3

Les références à l'article 546/1 du Code pénal qui pénalisent les intrusions dans les ports et les installations portuaires seront adaptées aux nouvelles définitions de "port" et "installation portuaire" introduites à l'article 9 du présent projet de loi.

Art. 4

La notion de "directive ISPS" est remplacée par celle de "directive sur la sûreté des ports". Les dispositions ISPS telles qu'elles ressortent des règlements de l'OMI ne concernent que les installations et surtout les zones où il y a interaction entre le navire et la terre. Les dispositions de la directive précitée s'appliquent aux zones où se trouvent ces installations ISPS. L'utilisation du terme "directive ISPS" a été source de confusion et ce terme est désormais adapté à son contenu, à savoir la sûreté

regelmatig buitenlandse overtreders zijn, levert dit een aanzienlijk voordeel op.

Het invoeren van de AMS zal bijdragen tot een efficiënter vervolgingsbeleid binnen de scheepvaart.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Indien een artikel van het voorliggende wetsontwerp meerdere artikelen in het Belgische Scheepvaartwetboek of een andere wet invoegt, wordt met het oog op de leesbaarheid in de artikelsgewijze bespreking telkens verwezen naar dit nieuwe artikel.

Art. 2

Artikel 120*ter* van het Strafwetboek bepaalt dat iedereen die binnen van een versterkte plaats, van een verdedigingswerk, van een post, van een militaire of zeevaartinrichting, van een luchtvaartinrichting, die niet een vliegveld of luchtvaartstation is, van een militair depot, magazijn of park, topografische opmetingen of foto's hiervan maakt strafbaar is met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar een geldboete van zesentwintig tot honderd euro.

Deze bepaling behoort voor het maritieme beter thuis in het BSW. Het nieuwe artikel 4.1.2.48/1 BSW wordt ingevoerd door het artikel 11 van dit wetsontwerp en wordt daar verder toegelicht.

Art. 3

De verwijzingen in artikel 546/1 van het Strafwetboek dat indringen in de havens of havenfaciliteiten strafbaar stelt, wordt aangepast naar de nieuwe definitie van "haven" en "havenfaciliteit" die worden ingevoerd in artikel 9 van het voorliggende wetsontwerp.

Art. 4

Het begrip "ISPS-richtlijn" wordt vervangen door "havenbeveiligingsrichtlijn". De ISPS bepalingen zoals ze afkomstig zijn uit de regelgeving van de IMO hebben enkel betrekking op de faciliteiten en dan in het bijzonder de gebieden waar er interactie is tussen het schip en de landzijde. De bepalingen van de voormelde richtlijn zijn van toepassing op de gebieden waar dergelijke ISPS-faciliteiten liggen. Het gebruik van de term ISPS-richtlijn bracht verwarring met zich mee waardoor

des ports. Il est à nouveau renvoyé à l'explication selon laquelle les ports au sens de la présente loi ne coïncident pas nécessairement avec les zones délimitées par les régions, mais peuvent être la totalité des installations portuaires adjacentes et des zones environnantes.

En outre, des définitions des deux parties du code ISPS de l'OMI sont insérées. La partie A est la partie obligatoire, la partie B la partie facultative mais dont une partie a été rendue obligatoire dans la législation européenne par le règlement ISPS. Le présent projet de loi rend obligatoires les dispositions supplémentaires de la partie B. Cela est expliqué plus en détail dans les articles concernés.

Enfin, le Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, définie sous son abréviation courante RGPD (règlement général sur la protection des données).

Art. 5

L'article général qui énumère les différentes autorités qui ont des pouvoirs et des devoirs dans le CBN est complété par 5 dispositions. Tout d'abord, le Centre national de crise et l'Organe d'évaluation des menaces sont définis. Ensuite, l'Autorité nationale de sûreté maritime et le Comité local de sûreté maritime sont inclus dans la liste des définitions des autorités compétentes.

Enfin, la Cellule de la Sûreté maritime est définie. Cette cellule, ci-après dénommée CSM, est un service de la Direction générale de la navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports. Le fait que la CSM acquière des pouvoirs spéciaux de détection, d'exécution et d'inspection en matière de sûreté maritime rend nécessaire l'établissement de ce service par la loi. Toutefois, conformément à l'article 37 de la Constitution, il appartient au Roi de déterminer l'organisation et le fonctionnement de la CSM. Seuls les pouvoirs sont réglementés par cette loi. Comme la CSM a également accès aux informations sécurisées, des obligations supplémentaires sont imposées aux membres du personnel par la loi, comme l'obtention d'une habilitation de sécurité au niveau secret.

deze term nu wordt aangepast aan zijn inhoud, met name de beveiliging van de havens. Ook hier wordt verwezen naar de toelichting dat havens in de zin van deze wet niet noodzakelijk samenvallen met de door de gewesten afgebakende gebieden, maar het geheel van aan elkaar grenzende havenfaciliteiten en omliggende gebieden kan zijn.

Verder worden definities ingevoegd van de 2 delen van de ISPS-Code van de IMO. Deel A is het verplicht gedeelte, deel B het facultatief maar waarvan door de ISPS-Verordening een deel van dwingend recht werd gemaakt in de Europese regelgeving. Het voorliggend wetsontwerp maakt nog extra bepalingen van deel B van dwingend recht. Dit wordt verder toegelicht bij de relevante artikelen.

Tot slot wordt de Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG gedefinieerd onder zijn gangbare afkorting AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming).

Art. 5

Het algemeen artikel dat een overzicht geeft van de verschillende overheden die bevoegdheden en taken hebben in het BSW wordt uitgebreid met 5 bepalingen. Vooraleerst worden het Nationaal Crisiscentrum en het Orgaan voor de Dreigingsanalyse gedefinieerd. Vervolgens worden de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en het Lokale Comité voor Maritieme Beveiliging opgenomen in de lijst van definities van bevoegde overheden.

Tot slot wordt de Cel Maritieme Beveiliging gedefinieerd. Deze cel, hierna CMB genoemd, is een afdeling binnen het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Doordat de CMB bijzondere bevoegdheden verkrijgt inzake de opsporing, handhaving en inspectie betreffende maritieme beveiliging, is het noodzakelijk om deze dienst bij wet in te stellen. Echter behoort het overeenkomstig artikel 37 van de Grondwet toe aan de Koning om de organisatie en werking van de CMB te bepalen. Enkel de bevoegdheden worden door deze wet geregeld. Doordat de CMB ook toegang heeft tot de beveiligde informatie, worden aan de personeelsleden van rechtswege bijkomende verplichtingen opgelegd, zoals het bekomen van een veiligheidsmachtiging van het niveau geheim.

Art. 6

La définition de la DGCC, ancienne abréviation courante du Centre national de crise, peut être supprimée dans le chapitre du CBN qui traite de l'admission de gardes armés à bord des navires de mer belges dans les zones limitativement désignées par le Roi (chapitre 3 du titre 4 du livre 2). En effet, la nouvelle abréviation commune NCCN a été intégrée dans les dispositions générales du CBN par l'article 4 proposé.

Art. 7

Cet article fait en sorte que les références à l'ancien terme DGCC soient remplacées par l'abréviation commune NCCN.

Art. 8

L'arrêté royal du 22 mai 2019 relatif à l'établissement du plan d'aménagement des espaces marins pour la période de 2020 à 2026 dans les espaces marins belges détermine quelles activités peuvent avoir lieu à des endroits bien définis dans la mer territoriale belge et la zone économique exclusive. Les routes de navigation reconnues et les systèmes de routage des navires ont également été inclus dans le plan spatial marin. Toutefois, en vertu de la convention des Nations unies sur le droit de la mer, la navigation est autorisée partout, sauf si elle est explicitement interdite par l'État côtier. Lors de la réalisation d'autres activités en mer, il est donc nécessaire de toujours tenir compte de la sécurité de la navigation. Cela comprend, sans s'y limiter, les zones d'énergie renouvelable et les activités commerciales et industrielles autorisées par le plan spatial marin. Il est donc nécessaire de réaliser une étude de sécurité en vue de mettre en place d'éventuelles mesures d'atténuation telles que des zones de sécurité ou d'autres systèmes de routage des navires (zone interdite, dispositif de séparation du trafic, direction obligatoire de la navigation, etc.) Les systèmes de routage des navires doivent également faire l'objet d'une demande auprès de l'Organisation maritime internationale s'ils sont situés dans la zone économique exclusive, en tenant compte des lignes directrices de l'Organisation maritime internationale.

Les études de sécurité sont réalisées par l'administration compétente, à savoir la DG Navigation, qui représente également la Belgique auprès de l'Organisation maritime internationale. Les coûts des études de sécurité sont supportés par l'exploitant de l'activité ou de l'activité projetée si elle n'est pas encore en cours. Le

Art. 6

De definitie van het ADCC, de voormalige gangbare afkorting van het Nationaal Crisiscentrum kan opgeheven worden in het hoofdstuk van het BSW dat betrekking heeft op het toelaten van gewapende bewaking aan boord van Belgische zeeschepen in door de Koning limitatief aangeduide gebieden (Hoofdstuk 3 van Titel 4 van Boek 2). De nieuwe gangbare afkorting NCCN werd immers door het voorgestelde artikel 4 opgenomen in de algemene bepalingen van het BSW.

Art. 7

Dit artikel zorgt ervoor dat de verwijzingen naar de oude term ADCC vervangen worden door de gangbare afkorting NCCN.

Art. 8

Het koninklijk besluit van 22 mei 2019 tot vaststelling van het marien ruimtelijk plan voor de periode van 2020 tot 2026 in de Belgische zeegbieden bepaalt welke activiteiten kunnen plaatsvinden op welbepaalde plaatsen in de Belgische territoriale zee en de Exclusief Economische Zone. Ook de erkende scheepvaartroutes en de scheepsrouteringssystemen werden opgenomen in het marien ruimtelijk plan. Echter is scheepvaart krachtens het VN-Zeerechtenverdrag overal toegelaten tenzij expliciet verboden door de kuststaat. Bij het uitvoeren van de andere activiteiten op zee, is het dus noodzakelijk om de veiligheid van de scheepvaart steeds in rekening te brengen. Hierbij wordt dus in de eerste plaats, maar niet limitatief gedacht aan de zones voor hernieuwbare energie en de commerciële en industriële activiteiten die krachtens het marien ruimtelijk plan worden toegelaten. Het is dus noodzakelijk dat met het oog op het instellen van eventuele mitigerende maatregelen zoals het instellen van veiligheidszones of andere scheepsrouteringssystemen (verboden zone, verkeersscheidingsstelsel, verplicht vaarrichting,…) een veiligheidsstudie wordt uitgevoerd. Scheepsrouteringssystemen moeten ook aan de Internationale Maritieme Organisatie worden aangevraagd indien ze in de Exclusief Economische Zone gelegen zijn waarbij de richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie in acht moeten worden genomen.

De veiligheidsstudies worden uitgevoerd door de bevoegde administratie, namelijk DG Scheepvaart, die ook België vertegenwoordigt bij de Internationale Maritieme Organisatie. De kosten van veiligheidsstudie komen ten laste van de exploitant van de activiteit of van de geplande activiteit indien deze nog niet in uitvoering is.

Roi est autorisé à fixer la redevance pour la réalisation de cette étude de sécurité.

Art. 9

Cet article remplace l'ensemble du chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du CBN traitant de la sûreté maritime par 96 nouveaux articles. Pour des raisons de lisibilité, une explication sera donnée pour chacun de ces nouveaux articles du CBN.

CHAPITRE 2

Sûreté

Section 1re

Dispositions générales

Article 2.5.2.1. Règlement ISPS et directive sur la sûreté portuaire

Pour qu'il soit clair que ce chapitre assure la mise en œuvre juridique complète et la transposition des obligations européennes en matière de sûreté maritime, le règlement ISPS et la directive sur la sûreté des ports sont explicitement mentionnés dans l'article d'introduction.

Article 2.5.2.2
Objectifs

Le présent projet de loi comporte quelques objectifs majeurs qui, ensemble, devraient permettre à la sûreté du secteur maritime d'atteindre un niveau satisfaisant. Tout d'abord, le commerce international via les navires de mer et via les ports belges doit être protégé de l'impact des actions illicites. Comme il a été indiqué précédemment, cela concerne le terrorisme, le sabotage, l'espionnage, mais aussi la contrebande de personnes, d'animaux et de marchandises.

Les menaces potentielles pour la sûreté doivent être détectées le plus rapidement possible et les mesures nécessaires doivent être prises pour protéger de manière adéquate les intérêts belges dans le secteur maritime. Une attention particulière est également accordée aux personnes les plus vulnérables, notamment le personnel présent à bord des navires de mer et actif dans les ports. Un cas de piraterie ou d'attaque sur un navire de mer, où la violence n'est pas évitée, a un impact majeur sur les marins à bord. Le fait d'être retenu en otage pendant des mois en vue de l'obtention d'une rançon, comme cela s'est produit avec le navire belge Pompeï,

De Koning wordt gemachtigd om de retributie te bepalen voor het uitvoeren van deze veiligheidsstudie.

Art. 9

Dit artikel vervangt het ganse hoofdstuk 2 in Titel 5 van Boek 2 van het BSW dat betrekking heeft op de maritieme beveiliging, door 96 nieuwe artikelen. Voor de leesbaarheid zal een toelichting gegeven worden bij elk van deze nieuwe artikelen uit het BSW.

HOOFDSTUK 2

Beveiliging

Afdeling 1

Algemene Bepalingen

Artikel 2.5.2.1. ISPS-Verordening en havenbeveiligingsrichtlijn

Om duidelijk te maken dat dit hoofdstuk zorgt voor de volledige juridische implementatie en omzetting van de Europese verplichtingen inzake maritieme beveiliging worden de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn expliciet vermeld in het inleidende artikel.

Artikel 2.5.2.2
Doelstellingen

Het voorliggende wetsontwerp heeft enkele grote doelstellingen die samen ervoor moeten zorgen dat de beveiliging in de maritieme sector een afdoende niveau kan bereiken. Vooraleerst moet de internationale handel via zeeschepen en via de Belgische havens beschermd worden tegen de impact van ongeoorloofde acties. Zoals hoger reeds uiteengezet omvat dit terrorisme, sabotage, spionage, maar ook smokkel, van zowel mensen, dieren als goederen.

Potentiële dreigingen voor de beveiliging moeten zo snel als mogelijk gedetecteerd worden en de noodzakelijke maatregelen getroffen om de Belgische belangen in de maritieme sector adequaat te beveiligen. Een bijzondere aandacht wordt ook gegeven aan de meest kwetsbare personen, met name de aanwezige personeelsleden, zowel aan boord van zeeschepen als actief in de havens. Een geval van piraterij of overval op een zeeschip, waarbij geweld niet geschuwd wordt, heeft een grote impact op de zeevarenden aan boord van de schepen. Gegijzeld worden gedurende maanden met het oog op het bekomen van losgeld, zoals het geval met de Belgische

spécialisé dans le transport et la pose de rochers, au large des côtes somaliennes en 2009, laissera des traces à jamais sur l'équipage. Les équipages des navires de mer ne sont pas les seuls à être exposés aux dangers de la criminalité dans le secteur maritime. Les gangs criminels chercheront les individus les plus faibles pour leur fournir l'aide nécessaire pour faire sortir leurs produits illégaux d'une installation portuaire. Par conséquent, l'aspect humain doit toujours être pris en considération lors de l'élaboration des mesures, et les dispositions nécessaires pour protéger l'intégrité mentale et physique du personnel doivent être intégrées.

Comme il est indiqué ci-dessus, la sûreté de la partie belge de la mer du Nord est également comprise dans les objectifs de cette loi. Enfin, il est nécessaire de rendre exécutoires les mécanismes d'application de ces nouvelles dispositions légales.

Article 2.5.2.3
Notions

Les notions de "sûreté maritime", de "navigation internationale" et de "navigation intérieure" ont été reprises sans modification du règlement ISPS. Il ressort clairement de ces définitions que le présent cadre ne s'applique qu'à la navigation maritime et ne couvre pas le transport par voies navigables intérieures. La sûreté de la navigation intérieure et du transport de marchandises par voie navigable sera revue par le gouvernement au cours de cette législature après une première évaluation de cette nouvelle législation. Le transport par des navires d'estuaire n'entre donc pas dans le champ d'application de cette législation. Les bateaux d'estuaire sont des bateaux de navigation intérieure qui ne sont utilisés que pour des trajets non internationaux entre un port côtier et les ports de Gand ou d'Anvers.

La notion de port a été légèrement adaptée à partir de la définition de la directive sur la sûreté portuaire, en se référant principalement aux groupes d'installations portuaires. En effet, les installations portuaires le long du canal Albert, par exemple, où les navires de mer peuvent s'amarrer, ne doivent pas être considérées comme un port au sens strict du terme. Il n'y a pas non plus de capitaine de port ou d'autorité portuaire dans ces zones, mais sur le plan opérationnel, cette voie navigable relève de la gestion de la Vlaamse Waterweg. Toutefois, aux fins de la présente loi, ce groupe d'installations portuaires peut être considéré comme un port (voir plus loin la section 2.5.2.4).

La définition de l'"interface navire/terre" a également été modifiée par rapport à la directive sur la sûreté des

steenstorter Pompeï in 2009 voor de kust van Somalië, laat voor altijd sporen na bij de aanwezige bemanning. Niet alleen de bemanning van zeeschepen staat bloot aan de gevaren van de criminaliteit in de maritieme sector. Criminele bendes zullen de zwakste personen uitzoeken om de noodzakelijk hand- en spandiensten te leveren om hun illegale producten uit een havenfaciliteit te krijgen. Bij het opstellen van de maatregelen moet dus steeds het menselijke aspect mee in overweging worden genomen en moeten de nodige maatregelen ter bescherming van de geestelijke en fysieke integriteit van de personeelsleden worden opgenomen.

Zoals hoger reeds toegelicht wordt de beveiliging van het Belgisch deel van de Noordzee ook onder de doelstellingen van deze wet gebracht. Tot slot is het noodzakelijk om de mechanismes voor het handhaven van deze nieuwe wettelijke bepalingen afdwingbaar te maken en te handhaven.

Artikel 2.5.2.3
Begrippen

De begrippen "maritieme beveiliging", "internationaal zeescheepvaartverkeer" en "binnenlands zeescheepvaartverkeer" werden zonder wijzigingen overgenomen uit de ISPS-Verordening. Uit deze definities wordt duidelijk dat het huidig voorliggende kader enkel van toepassing is op de zeevaart en geen betrekking heeft op de binnenvaart. De beveiliging van de binnenvaart en van het transport van goederen via de binnenvaart zal na een eerste evaluatie van deze nieuwe wetgeving nog door de regering bekeken worden gedurende deze legislatuur. Vervoer via estuaire schepen valt dus niet onder de scope van deze wetgeving. Estuaire vaartuigen zijn binnenschepen die enkel ingezet worden voor niet-internationale reizen tussen een haven aan de kust en de havens van Gent of Antwerpen.

Het begrip haven werd licht aangepast ten opzichte van de definitie in de havenbeveiligingsrichtlijn, en waarbij voornamelijk de clusters van havenfaciliteiten worden bedoeld. Immers zijn bijvoorbeeld de havenfaciliteiten langs het Albertkanaal waar zeeschepen kunnen aanleggen niet te beschouwen als een haven in de strikte zin van het woord. Er is hier ook geen havenkapitein of havenbestuur in deze zones, maar operationeel valt deze vaarweg onder het beheer van de Vlaamse Waterweg. Voor de toepassing van deze wet kan deze cluster van havenfaciliteiten echter als een haven worden beschouwd (zie verder bij artikel 2.5.2.4).

Ook de definitie van "schip/land raakvlak" werd om deze redenen gewijzigd ten opzichte van de

ports pour ces raisons, de sorte qu'elle ne fait plus référence à l'"interface navire/port". En effet, il n'est pas nécessaire que l'interaction ait lieu dans un port. Certaines installations portuaires peuvent en effet se trouver en dehors d'un cluster en raison de leur emplacement. Un exemple de cela est l'écluse de Grobbendonk sur le canal Albert, où il n'existe aucune autre installation recevant des navires de mer à proximité. La directive sur la sûreté des ports prévoit déjà, à l'article 2, quatrième alinéa, que les limites d'une installation portuaire peuvent être exactement les mêmes que celles du port visé par la directive, de sorte que les dispositions de la directive ne s'appliquent pas, mais uniquement celles du règlement ISPS.

Les différents agents de sûreté sont désignés par les abréviations de leur secteur, qui sont dérivées de l'anglais. De cette façon, il n'y a pas de confusion possible dans le secteur où la langue de communication est l'anglais.

Abréviation	Terme français	Terme anglais
PSO	Agent de sûreté du port	*Port Security Officer*
PFSO	Agent de sûreté de l'installation portuaire	*Port Facility Security Officer*
CSO	Agent de sûreté de l'armateur	*Company Security Officer*
SSO	Agent de sûreté du navire	*Ship Security Officer*

Enfin, la définition de l'action illicite a été élargie. Cela a déjà été expliqué dans la discussion générale.

Art. 2.5.2.4
Champ d'application

L'article 3.7 du règlement ISPS définit 5 séries de navires de mer auxquelles le règlement ne s'applique pas. La même exception est appliquée dans la réglementation belge au paragraphe 1.

Tout d'abord, les navires militaires sont exemptés pour des raisons évidentes. La sûreté des navires militaires et de leurs bases navales est régie par d'autres règles établies unilatéralement par le ministère de la Défense.

Les quatre exceptions suivantes (petits navires de charge de moins de 500 tonnes brutes, navires de pêche,

havenbeveiligingsrichtlijn, waardoor niet meer gesproken wordt over "schip/haven raakvlak". Het is immers niet noodzakelijk dat de interactie plaatsvindt in een haven. Bepaalde havenfaciliteiten kunnen immers door hun ligging buiten een cluster vallen. Een voorbeeld hiervan is de sluis van Grobbendonk op het Albertkanaal waar geen enkele andere faciliteit in de buurt ligt die zeeschepen ontvangt. De havenbeveiligingsrichtlijn bepaalt immers ook reeds in artikel 2, vierde alinea, dat de grenzen van een havenfaciliteit exact gelijk kunnen vallen aan deze van de haven zoals bedoeld door de richtlijn waardoor de bepalingen van de richtlijn niet van toepassing zijn, maar enkel die van de ISPS-verordening moeten worden toegepast.

De verschillende beveiligingsfunctionarissen worden aangeduid met hun in de sector gangbare afkorting die afkomstig is uit het Engels. Op deze manier is er geen verwarring mogelijk in de sector waar de voertaal Engels is.

Afkorting	Term Nederlands	Term Engels
PSO	Havenbeveiligingsfunctionaris	*Port Security Officer*
PFSO	Beveiligingsbeambte van de havenfaciliteit	*Port Facility Security Officer*
CSO	Beveiligingsbeambte van de reder	*Company Security Officer*
SSO	Beveiligingsbeambte van het zeeschip	*Ship Security Officer*

Tot slot is de definitie van ongeoorloofde actie ruimer geworden. Dit werd reeds toegelicht in de algemene bespreking.

Art. 2.5.2.4
Toepassingsgebied

Artikel 3.7 van de ISPS-Verordening bepaalt 5 reeksen van zeeschepen waarop de regelgeving niet van toepassing is. Dezelfde uitzondering wordt in paragraaf 1 toegepast in de Belgische regelgeving.

Vooraleerst worden om evidente redenen de militaire schepen uitgezonderd. Voor de beveiliging van militaire schepen en hun marinebasissen gelden andere regels die unilateraal door Defensie worden vastgesteld.

De volgende 4 uitzonderingen (kleine vrachtschepen van minder dan 500 brutoton, vissersvaartuigen,

navires de mer sans propulsion mécanique et navires n'exerçant pas d'activité économique) ne devraient pas être soumises aux conditions strictes de cette loi. Toutefois, il pourrait être nécessaire de prendre des mesures à cet égard à l'avenir également. Par exemple, il est bien connu que les bateaux de pêche sont utilisés pour ramasser les paquets de drogue jetés par-dessus bord par les navires de haute mer qui passent. Par ailleurs, des événements tels que la Tall Ship Race, au cours desquels de grands voiliers font escale dans un port, nécessitent également des mesures de sûreté spécifiques, qui imposent de sortir du cadre strict de cette loi. En effet, selon cette loi, l'accès à une installation portuaire est strictement réglementé, mais lors de ces événements, l'intention est précisément que le grand public puisse visi*ter* ces voiliers.

Certains navires de mer possèdent également les certificats nécessaires pour être exploités en tant que navires de navigation intérieure. Ceci est principalement dû à des raisons économiques, car les coûts pour les bateaux de navigation intérieure, tels que les frais de port, sont moins élevés que pour les bateaux de mer. Afin d'éviter les abus et d'échapper aux règles imposées par le présent projet de loi, il est expressément prévu que les navires titulaires des deux certificats sont toujours considérés comme navires de mer pour l'application de ces règles. En effet, dans le cas contraire, un navire de mer étranger pourrait, à son arrivée à Anvers, se présenter comme un bateau de navigation intérieure et se rendre à un terminal où il n'y a pas d'inspection stricte de la cargaison.

Le paragraphe 2 définit l'application territoriale à l'intérieur du territoire belge, à l'exception des eaux de mer. Tout endroit où les navires de mer interagissent avec la terre est considéré comme une installation portuaire aux fins de l'application de cette règle. Sont concernés non seulement les terminaux classiques où les marchandises sont chargées et déchargées, mais aussi les quais où le navire est immobilisé en attendant de nouvelles manipulations, les cales sèches et les écluses.

Comme indiqué ci-dessus, les différentes installations seront regroupées en clusters, en tenant compte des zones environnantes qui ont un impact sur la sûreté. Par exemple, l'Escaut, qui n'est pas pris en compte selon la délimitation de la Région flamande, devra être inclus dans le cluster qui couvrira la zone portuaire d'Anvers. En effet, les incidents de sûreté qui se produisent sur l'Escaut ont un effet sur les installations portuaires. Un autre exemple est l'emplacement du terminal de croisière du Steen à Anvers. La zone touristique environnante, située au cœur d'Anvers, aura également une influence sur la sûreté du terminal de croisière lui-même.

zeeschepen zonder mechanische aandrijving en schepen waarmee geen economische activiteit wordt verricht) moeten niet onder de strikte voorwaarden van deze wet vallen. Echter kan het noodzakelijk zijn om in de toekomst ook hier maatregelen voor te nemen. Zo is het een bekend fenomeen dat vissersschepen worden ingezet voor het oppikken van pakketten met drugs die overboord worden gezet door passerende zeeschepen. Ook bijvoorbeeld bij evenementen waarbij grote zeilschepen een haven aandoen, zoals de Tall Ship Race, zijn specifieke beveiligingsmaatregelen nodig, die weliswaar buiten het strikte kader van deze wet moeten vallen. Immers is krachtens deze wet de toegang tot een havenfaciliteit strikt geregeld, maar bij deze evenementen is het net de bedoeling dat het grote publiek deze zeilschepen kan bezoeken.

Sommige zeeschepen beschikken ook over de nodige certificaten om als binnenschip te kunnen opereren. Dit is voornamelijk om economische redenen aangezien de kosten voor binnenschepen, zoals bijvoorbeeld havengelden, lager liggen dan voor zeeschepen. Om misbruik te vermijden en het ontsnappen aan de regels opgelegd door het voorliggende wetsontwerp, wordt uitdrukkelijk bepaald dat schepen die over beide certificaten beschikken altijd als zeeschip worden beschouwd voor de toepassing van deze regels. Immers zou anders een zeeschip afkomstig uit het buitenland bij aankomst in Antwerpen zich als binnenschip kunnen voordoen en zich begeven naar een terminal waar er geen strikte controle op de lading is.

Paragraaf 2 bepaalt de territoriale toepassing binnen het Belgisch grondgebied, met uitzondering van de zeewateren. Elke plaats waar zeeschepen een interactie uitvoeren met de landszijde wordt voor de toepassing van deze regelgeving als een havenfaciliteit beschouwd. Hieronder vallen dus niet alleen de klassieke terminals waarbij goederen worden geladen en gelost, maar ook kades waar het schip wordt gelegd in afwachting van verdere behandeling, droogdokken en sluizen.

Zoals hoger reeds bepaald zullen de verschillende faciliteiten gebundeld worden in clusters waarbij dan ook de omliggende gebieden die een invloed hebben op de beveiliging mee in rekening worden genomen. Zo zal bijvoorbeeld de Schelde, die geen onderdeel is volgens de afbakening door het Vlaamse Gewest, opgenomen moeten worden in de cluster die het Antwerpse havengebied zal betreffen. Beveiligingsincidenten die zich voordoen op de Schelde hebben immers een effect op de havenfaciliteiten. Een ander voorbeeld is de ligging van de cruiseterminal aan het Steen te Antwerpen. Ook de omliggende toeristische zone in hartje Antwerpen zal van invloed zijn op de beveiliging van de cruiseterminal zelf.

Les installations portuaires situées le long des voies navigables intérieures où les navires de mer accostent peuvent être incluses dans un cluster afin d'examiner la sûreté dans l'ensemble de la zone. Ces clusters seront principalement situés le long du canal Albert, de l'Escaut pour Anvers et du canal maritime Bruxelles-Escaut. Toutefois, les installations isolées seront également traitées de cette manière et ne seront pas incluses dans un cluster, conformément à l'article 2.4 de la directive sur la sûreté des ports.

Le paragraphe 3 dispose que la présente loi s'applique également à toutes les constructions, et à tous les câbles et pipelines dans la mer territoriale et la zone économique exclusive de la Belgique. Les câbles concernés sont tant les câbles de communication que les câbles de transport d'énergie.

L'exception prévue au paragraphe 4 pour les installations militaires, qui comprend la base navale de Zeebrugge, est logique, tout comme l'exception pour les navires de guerre expliquée ci-dessus.

En vertu de la disposition du paragraphe 5, il est interdit de recevoir des navires de mer s'il n'existe pas de plan de sûreté valide. Cette disposition est nécessaire à des fins d'exécution. En effet, sans cette disposition, cette loi pourrait rester lettre morte, car les navires de haute mer pourraient toujours décharger leur cargaison dans des installations qui ne respectent pas les normes minimales. Toutefois, cela ne signifie pas qu'aucun navire de mer ne peut entrer dans les installations portuaires où des pénuries ont été identifiées. Si celles-ci ne sont pas trop graves et s'il est possible d'y remédier dans un délai déterminé, l'installation doit néanmoins disposer d'un plan de sûreté valide (voir la section 2.5.2.37).

Section 2

Autorités

Sous-section 1re

Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.5
Création de l'ANSM

l'ANSM a été créée par la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime et reste dans la présente loi l'autorité belge responsable de la sûreté maritime. La Cellule de la Sûreté maritime de la DG Transport maritime assiste l'ANSM dans ses opérations quotidiennes. Pour ces

Havenfaciliteiten langs de binnenwateren waar zeeschepen aanmeren kunnen in een cluster worden opgenomen om de beveiliging in de ganse zone te bekijken. Dergelijke clusters zullen zich voornamelijk langs het Albertkanaal, de Schelde voor Antwerpen en het Zeekanaal Brussel-Schelde situeren. Faciliteiten die echter alleen liggen zullen ook op die manier worden behandeld en niet opgenomen worden in een cluster, dit overeenkomstig artikel 2.4 van de havenbeveiligingsrichtlijn.

Paragraaf 3 bepaalt dat de voorliggende wet ook van toepassing is op alle constructies, kabels en pijpleidingen in de territoriale zee en de Exclusief Economische Zone van België. De kabels hebben zowel betrekking op communicatie- als op energiekabels.

De uitzondering in paragraaf 4 voor militaire installaties waaronder de marinebasis in Zeebrugge begrepen moet worden, is logisch, net zoals de hoger toegelichte uitzondering voor oorlogsschepen.

Krachtens de bepaling in paragraaf 5 is het verboden om zeeschepen te ontvangen indien er geen geldig beveiligingsplan voorhanden is. Deze bepaling is noodzakelijk in het kader van de handhaving. Immers zou zonder deze bepaling deze wet dode letter kunnen blijven doordat zeeschepen nog steeds hun lading kunnen lossen bij faciliteiten die niet voldoen aan de minimale standaarden. Dit impliceert echter niet dat er geen zeeschepen kunnen komen bij havenfaciliteiten waar tekorten werden vastgesteld. Indien deze niet te zwaarwichtig zijn en binnen een vastgestelde periode kunnen verholpen worden, zal de faciliteit nog steeds over een geldig beveiligingsplan beschikken (zie verder bij artikel 2.5.2.37).

Afdeling 2

Autoriteiten

Onderafdeling 1

Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Art. 2.5.2.5
Instelling NAMB

De NAMB werd opgericht door de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging en blijft behouden in deze wet als de Belgische autoriteit die belast is met de maritieme beveiliging. De Cel Maritieme Beveiliging van het DG Scheepvaart staat de NAMB bij

raisons, l'ANSM est officiellement située à l'adresse du SPF Mobilité et Transport.

Art. 2.5.2.6
Tâches de l'ANSM

En vertu du code ISPS, du règlement ISPS et de la directive sur la sûreté des ports, chaque État membre doit désigner une autorité chargée de veiller à l'application des mesures énoncées dans ces textes internationaux et européens, et cette autorité doit également assurer la coordination nécessaire. Il est également prévu que l'ANSM est responsable des questions de sûreté à bord des navires de mer, dans les ports et les installations portuaires et dans la mer du Nord belge. Cela correspond aux différents éléments réglementés par cette loi.

Les diverses missions assignées à l'ANSM par cette loi sont énumérées dans cet article. Naturellement, conformément à l'article 37 de la Constitution, le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'ANSM.

Art. 2.5.2.7
Composition et fonctionnement de l'ANSM

Une délégation est donnée au Roi pour réglementer la composition et le fonctionnement de l'ANSM. Outre les différentes inspections chargées de contrôler cette loi, les 2 services de renseignement, l'OCAM et le NCCN feront également partie de l'ANSM. C'est la Cellule de la Sûreté maritime de cette même direction générale qui assistera l'ANSM dans ses opérations quotidiennes.

La loi du 5 février 2007 précitée et, par la suite, le Code belge de la Navigation ont également prévu une commission permanente d'experts. Il est préférable, cependant, qu'au moment de déterminer le fonctionnement, le Roi puisse considérer que l'ANSM peut faire appel à des experts. En effet, le champ d'application de la loi est vaste et la sûreté en mer du Nord n'est pas comparable à la sûreté des ports ou à la sûreté des navires belges dans les zones dangereuses. Les développements dans le domaine technologique rendent également nécessaire pour l'ANSM de pouvoir faire appel à des spécialistes qualifiés dans les différents domaines tels que la surveillance par caméra, la biométrie, les spécialistes des TIC, etc. L'ANSM doit donc avoir la flexibilité nécessaire en ce qui concerne les personnes auxquelles elle fait appel pour un soutien supplémentaire.

in zijn dagdagelijkse werking. Om deze redenen wordt de NAMB dan ook officieel gevestigd op het adres van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Art. 2.5.2.6
Taken van de NAMB

Krachtens de ISPS-Code, de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn moet elke lidstaat een autoriteit aanduiden die ervoor verantwoordelijk is dat de maatregelen uit deze internationale en Europese teksten worden toegepast en verzorgt deze autoriteit ook de nodige coördinatie. Tevens wordt bepaald dat de NAMB bevoegd is voor de beveiligingsaangelegenheden aan boord van de zeeschepen, in de havens en de havenfaciliteiten en in de Belgische Noordzee. Dit komt overeen met de verschillende onderdelen die door deze wet worden geregeld.

De verschillende taken die door deze wet aan de NAMB worden toegekend worden in dit artikel opgesomd. Uiteraard kan de koning, in overeenstemming met artikel 37 van de Grondwet, bijkomende taken toekennen aan de NAMB.

Art. 2.5.2.7
Samenstelling en werking van de NAMB

Een delegatie wordt gegeven aan de Koning om de samenstelling en de werking van de NAMB te regelen. Naast de verschillende inspectiediensten die belast zijn met het toezicht op deze wet, zullen ook de 2 inlichtingendiensten, het OCAD en het NCCN deel uit maken van de NAMB. Het is de Cel Maritieme Beveiliging van ditzelfde directoraat-generaal dat de NAMB zal bijstaan in zijn dagelijkse werking.

In de voormelde wet van 5 februari 2007 en nadien het Belgisch Scheepvaartwetboek was tevens voorzien in een permanente commissie van deskundigen. Het is echter beter dat de Koning bij het vaststellen van de werking in overweging kan nemen dat de NAMB beroep kan doen op deskundigen. Het toepassingsgebied van de wet is immers uitgebreid en beveiliging op de Noordzee is niet vergelijkbaar met de beveiliging van havens of de beveiliging van de Belgische schepen in gevaarlijke gebieden. Ook de evoluties op het technologisch vlak maken het noodzakelijk dat de NAMB een beroep kan doen op gekwalificeerde specialisten in de verschillende domeinen zoals camerabewaking, biometrie, ICT-specialisten,… De NAMB moet dus over de nodige flexibiliteit kunnen beschikken met betrekking tot de personen waarop een beroep wordt gedaan voor verdere ondersteuning.

Étant donné que l'ANSM est assistée par la Cellule de la Sûreté maritime pour les opérations quotidiennes et que le recours à des spécialistes est pris en charge par l'ANSM, il est nécessaire que le directeur général de la DG Navigation agisse en tant que président de l'ANSM. Les ressources budgétaires de l'ANSM et de la Cellule de la Sûreté maritime pour son fonctionnement normal au jour le jour sont en effet comprises dans les crédits de la DG Navigation. Il appartiendra également au SPF Mobilité et Transports de veiller à ce que des ressources suffisantes soient mises à la disposition de la DG Navigation sur les crédits du personnel pour permettre à la Cellule de la Sûreté maritime d'accomplir ses missions.

Sous-section 2

Comités locaux pour la Sûreté Maritime.

Art. 2.5.2.8
Création d'un CLSM

Cet article donne au Roi le pouvoir d'établir des Comités locaux de sûreté maritime. La règle générale est qu'un LCMB sera établi pour chaque cluster. Ainsi, les zones portuaires d'Anvers, Bruxelles, Gand, Liège, Ostende et Zeebrugge auront chacune leur propre CLSM. Le long des voies navigables, différents clusters peuvent être regroupés sous le même CLSM. On peut en trouver un exemple dans le Limbourg, le long du canal Albert, où il existe deux clusters près de Genk. Ils peuvent être traités par le même CLSM, mais ils ne doivent pas être couverts par une évaluation de la sûreté commune.

Art. 2.5.2.9
Tâches d'un CLSM

Comme pour l'ANSM cet article énumère les fonctions assignées aux CLSM dans ce règlement. Ici aussi, le Roi peut confier des missions supplémentaires aux CLSM. Il est important d'avoir à l'esprit qu'il s'agit de missions, pas de pouvoirs.

Art. 2.5.2.10
Composition et fonctionnement d'un CLSM

Une délégation est donnée au Roi pour réglementer la composition et le fonctionnement du CLSM. L'agent de sûreté de la zone portuaire concernée (PSO) devient

Doordat de NAMB wordt bijgestaan door de Cel Maritieme Beveiliging voor de dagdagelijkse werking en het beroep op specialisten ten laste komt van de NAMB, is het noodzakelijk dat de Directeur-generaal van het DG Scheepvaart als voorzitter van de NAMB zal fungeren. De budgettaire middelen voor de NAMB en de Cel Maritieme Beveiliging voor zijn normale dagdagelijkse werking zijn immers opgenomen in de kredieten van het DG Scheepvaart. Het zal ook de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn die ervoor zal moeten zorgen dat voldoende middelen vanuit de personeelskredieten ter beschikking worden gesteld van het DG Scheepvaart om de Cel Maritieme Beveiliging zijn taken te laten uitvoeren.

Onderafdeling 2

Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

Art. 2.5.2.8
Instelling van een LCMB

Krachtens dit artikel verkrijgt de Koning de bevoegdheid om Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging op te richten. Als basisregel zal er een LCMB worden opgericht voor elke cluster. Zo zullen zeker de havengebieden van Antwerpen, Brussel, Gent, Luik, Oostende en Zeebrugge elk een eigen LCMB krijgen. Langs de binnenwateren kunnen verschillende clustergebieden wel onder hetzelfde LCMB worden gebracht. Een voorbeeld hiervan doet zich voor in Limburg langs het Albertkanaal waar er ter hoogte van Genk 2 clusters zijn. Deze kunnen door hetzelfde LCMB worden behandeld, maar er moet niet één gemeenschappelijke beveiligingsbeoordeling voor worden gemaakt.

Art. 2.5.2.9
Taken van een LCMB

Net zoals bij de NAMB worden in dit artikel de taken die in deze regelgeving worden toegekend aan de LCMB's opgesomd. Ook hier kan de Koning extra taken toekennen aan de LCMB's. Belangrijk het gaat over taken, niet over bevoegdheden.

Art. 2.5.2.10
Samenstelling en werking van een LCMB

Een delegatie wordt gegeven aan de Koning om de samenstelling en de werking van de LCMB's te regelen. De beveiligingsfunctionaris van het betrokken havengebied

automatiquement le président du CLSM désigné conformément à l'article 2.5.2.11.

Sous-section 3

PSO

Art. 2.5.2.11
Désignation d'un PSO

En vertu de la directive sur la sûreté portuaire, un agent de sûreté portuaire (PSO) doit être nommé pour chaque port, ce qui correspond donc à un cluster d'installations portuaires et aux zones environnantes en vertu de cette loi. Si le cluster comprend des zones portuaires où un capitaine de port a été nommé en vertu de la réglementation régionale, ce capitaine de port est désigné comme PSO pour cette zone.

Le PSO dispose de pouvoirs spéciaux en vertu de cette loi pour déterminer les violations des dispositions ISPS. Dans le cas d'un capitaine de port qui est également PSO, il est important de souligner que ses décisions ne sont pas prises conformément au règlement régional sur les services de capitaine de port, mais en vertu de cette législation fédérale et en sa qualité de PSO.

Tant la Région Bruxelles-Capitale que la Région flamande disposent d'un capitaine de port pour les ports relevant de leur compétence. Mais la Région wallonne n'en dispose pas. Il n'y a pas non plus de capitaine de port sur les voies navigables intérieures. Pour ces clusters, il est demandé à la police fédérale de fournir le PSO. C'est le Directeur-Coordinateur de l'arrondissement concerné qui sera désigné comme PSO dans ces cas. Si le cluster comprend plusieurs arrondissements, les directeurs-coordinateurs concernés déterminent qui occupera les fonctions de PSO.

Le secteur maritime étant en activité permanente, y compris la nuit et le week-end, il est nécessaire qu'un PSO soit disponible à tout moment pour prendre les mesures nécessaires. Pour ces raisons, deux adjoints sont également désignés. Contrairement au PSO, la loi ne prévoit pas qui est adjoint de plein droit, mais qu'ils sont nommés par l'ANSM sur la recommandation du PSO.

La section 2 contient une interdiction cumulative en vertu de cette loi, à laquelle une exception est possible. Comme expliqué plus en détail plus loin, le CLSM, présidé par le PSO, contrôle la conformité des installations portuaires avec ces règlements et prépare également

(PSO) wordt van rechtswege de voorzitter van het LCMB die aangeduid wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.11.

Onderafdeling 3

PSO

Art. 2.5.2.11
Aanduiding PSO

Krachtens de havenbeveiligingsrichtlijn moet voor elke haven, wat dus overeenstemt met een cluster van havenfaciliteiten en omliggende gebieden overeenkomstig deze wet, een havenbeveiligingsfunctionaris worden aangeduid (PSO). Indien de cluster de havengebieden omvat waar krachtens de gewestelijke regelgeving een havenkapitein werd aangesteld, wordt deze havenkapitein als PSO aangeduid voor dat betrokken gebied.

Een PSO beschikt over bijzondere bevoegdheden krachtens deze wet voor het vaststellen van overtredingen op de ISPS-bepalingen. In het geval van een havenkapitein die dus ook PSO is, is het van belang om te onderstrepen dat zijn of haar vaststellingen niet gebeuren overeenkomstig de gewestelijke regelgeving inzake de havenkapiteinsdiensten, maar krachtens deze federale wetgeving en in zijn of haar hoedanigheid als PSO.

Zowel het Brussels Hoofdstedelijke Gewest als het Vlaamse Gewest hebben een havenkapitein voor de havens die onder hun bevoegdheid vallen. Het Waalse Gewest heeft dit echter niet. Ook langs de binnenwateren is er geen havenkapitein. Voor deze clusters wordt als PSO een beroep gedaan op de federale politie. Het is de Directeur-coördinator van het betrokken arrondissement die in deze gevallen zal aangeduid worden als PSO. Indien de cluster meerdere arrondissementen omvat, bepalen de betrokken directeur-coördinators wie als PSO zal fungeren.

Aangezien de maritieme sector permanent draait, met inbegrip van de nachten en de weekends, is het noodzakelijk dat er ten alle tijden een PSO bereikbaar is om de nodige acties te kunnen ondernemen. Om deze redenen worden dan ook 2 adjuncten aangeduid. In tegenstelling tot de PSO wordt niet van rechtswege bepaald wie deze adjuncten zijn, maar worden zij op voordracht van de PSO aangeduid door de NAMB.

Paragraaf 2 bevat een cumulverbod in het kader van deze wet, waarop 1 uitzondering mogelijk is. Zoals verder nog wordt toegelicht ziet het LCMB met de PSO als voorzitter toe op de naleving door de havenfaciliteiten van deze regelgeving en stelt het LCMB ook

l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire. Cela mettrait en conflit d'intérêts un PSO qui agirait également en tant qu'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO). C'est pourquoi la loi interdit de cumuler les deux fonctions. Cela s'applique non seulement aux installations portuaires sous le contrôle du CLSM lorsque la personne est un OSP, mais à toutes les installations portuaires en Belgique. En effet, le PSO dispose également d'informations concernant la manière dont l'exécution aura lieu.

Cette disposition souffre cependant une exception logique. Les sociétés portuaires disposent également de leurs propres quais et installations. Il s'agit principalement de quais d'attente ou d'un terminal pour le transport de passagers. Pour ces installations, un PSO adjoint peut toutefois agir en tant que PFSO, mais il perd automatiquement et légalement tout pouvoir d'effectuer des tâches au sein du CLSM en rapport avec cette installation portuaire. Cette disposition a été introduite pour répondre aux demandes opérationnelles du secteur portuaire, mais elle est peu utilisée en pratique et son application est également déconseillée.

Art. 2.5.2.12
Tâches

Le PSO est le contact local des entreprises portuaires pour toutes les questions de sûreté maritime. Comme expliqué ci-dessus, le PSO est également chargé de contrôler le respect de ces règlements.

Sous-section 4

Règles communes

Art. 2.5.2.1
Traitement de l'information

Tant le règlement ISPS que la directive sur la sûreté des ports exigent que, conformément à la législation nationale, les informations relatives à la sûreté soient protégées de manière appropriée. La classification de sécurité des documents et des informations prévue par la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité n'est pas adaptée à cette réglementation car l'attribution d'un des niveaux de sécurité prévus par la loi rend son utilisation pratique impossible. Toutefois, l'utilisation abusive de documents ayant obtenu le niveau de "diffusion restreinte" visé à l'article 20 de l'arrêté royal du 24 mars 2000 portant exécution de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations [attestations

de beveiligingsbeoordeling voor de havenfaciliteit op. Hierdoor zou een PSO die ook als beveiligingsverantwoordelijke voor een havenfaciliteit (PFSO) zou fungeren, in een belangenconflict terecht komen. Daarom wordt het bij wet verboden om deze 2 functies te combineren. Dit geldt niet enkel voor havenfaciliteiten die onder controle van het LCMB staan waar de persoon PSO is, maar voor alle havenfaciliteiten in België. Immers beschikt een PSO ook over informatie met betrekking tot de wijze waarop gehandhaafd zal worden.

Op deze bepaling is echter een logische uitzondering. Havenbedrijven beschikken ook over kades en faciliteiten in eigen beheer. Dit betreft voornamelijk wachtkaaien of een terminal voor passagiersvervoer. Voor deze faciliteiten kan een adjunct PSO wel optreden als PFSO, maar verliest hij of zij automatisch en van rechtswege alle bevoegdheden om binnen het LCMB nog taken uit te voeren met betrekking tot deze havenfaciliteit. Deze bepaling werd ingevoerd om tegemoet te komen aan operationele vragen vanuit de havensector, maar wordt in de praktijk weinig toegepast en wordt ook ontmoedigd om nog toe te passen.

Art. 2.5.2.12
Taken

De PSO is de lokale contactpersoon voor havenbedrijven voor alle aangelegenheden inzake maritieme beveiliging. Zoals hoger ook toegelicht is de PSO ook mede belast met het toezicht op de naleving van deze regelgeving.

Onderafdeling 4

Gemeenschappelijke voorschriften

Art. 2.5.2.13
Behandeling van informatie

Zowel de ISPS-Verordening als de havenbeveiligingsrichtlijn vereisen dat de informatie met betrekking tot de beveiliging overeenkomstig de nationale wetgeving op een passende wijze wordt beschermd. De veiligheidsclassificatie voor documenten en informatie zoals voorzien door de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen is niet geschikt om te gebruiken in deze regelgeving doordat de toekenning van een van de voorziene veiligheidsniveaus uit de wet de praktische werking onmogelijk maken. Misbruik van documenten die het niveau "beperkte verspreiding" bedoeld in artikel 20 van het KB van 24 maart 2000 tot uitvoering van de Wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie,

et avis] de sécurité ne constitue pas une infraction pénale. Étant donné que l'évaluation de la sûreté et les plans de sûreté n'aboutissent pas seulement chez les gouvernements, mais aussi chez des personnes privées telles que le PFSO, il est nécessaire d'établir une classification propre, qui soit exécutoire et dont l'abus soit punissable. Le PFSO est en effet une figure clef dans la sûreté de l'installation portuaire.

C'est pourquoi l'article 2.5.2.13 dispose également que l'évaluation de la sûreté et les plans de sûreté sont de plein droit à "ISPS-restricted" et que seules les personnes habilitées peuvent avoir accès à ces documents. Cette disposition doit être lue conjointement avec le nouvel article 4.2.1.48/2 qui rend l'utilisation abusive de ces données Il est important de noter que l'utilisation abusive de ces données peut également conduire à la coopération à une action illicite et que la concomitance entre ces deux infractions pénales est possible.

Art. 2.5.2.14
Habilitation de sécurité

Le règlement ISPS (article 12) et la directive sur la sûreté des ports (article 16) exigent que le personnel qui effectue des inspections de sûreté ou qui a accès à des informations confidentielles dispose d'un niveau de sûreté approprié. Tous les membres de l'ANSM ou d'un CLSM, ainsi que tous les membres du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime doivent donc posséder une habilitation de sécurité de niveau SECRET telle que visée au chapitre III de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Section 3

Sûreté portuaire

Sous-section 1re

Évaluation de la sûreté portuaire

Art. 2.5.2.15
Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté portuaire

L'évaluation de la sûreté portuaire constitue la base des travaux ultérieurs sur le plan de sûreté et sa mise en œuvre. Il convient de prendre en compte non seulement les activités portuaires elles-mêmes, mais aussi toutes les zones environnantes. Comme cette évaluation concerne l'ensemble du cluster, chaque évaluation de la sûreté d'une installation (voir la section 2.5.2.30) doit

de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen hebben verkregen, is echter niet strafbaar. Doordat de beveiligingsbeoordeling en de beveiligingsplannen niet alleen bij overheden terecht komen, maar ook bij private personen zoals de PFSO, is het noodzakelijk om een eigen classificatie te maken die afdwingbaar is en waarvan misbruik strafbaar is. De PFSO is immers een sleutelfiguur in de beveiliging van de havenfaciliteit.

Om deze reden bepaalt artikel 2.5.2.13 dat de beveiligingsbeoordeling en de beveiligingsplannen ook van rechtswege "ISPS-restricted" krijgen en dat enkel personen die hiertoe bevoegd zijn, kennis kunnen krijgen van deze documenten. Dit moet samen gelezen worden met het nieuwe artikel 4.2.1.48/2 dat misbruik van deze gegevens strafbaar stelt Belangrijk is dat misbruik van deze gegevens ook kan leiden tot het meewerken aan een ongeoorloofde actie en dat samenloop tussen deze 2 misdrijven mogelijk is.

Art. 2.5.2.14
Veiligheidsmachtiging

De ISPS-Verordening (artikel 12) en de havenbeveiligingsrichtlijn (artikel 16) vereisen dat personeel dat beveiligingsinspecties uitvoert of dat toegang heeft tot vertrouwelijke informatie een passend veiligheidsniveau moet hebben. Alle leden van de NAMB of een LCMB, evenals elk personeelslid van de Cel Maritieme Beveiliging moet dus beschikken over een veiligheidsmachtiging niveau GEHEIM als bedoeld in Hoofdstuk III van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Afdeling 3

Havenbeveiliging

Onderafdeling 1

Havenbeveiligingsbeoordeling

Art. 2.5.2.15
Uitvoering havenbeveiligingsbeoordeling

De beoordeling van de havenbeveiliging is de basis voor de verdere werkzaamheden betreffende het beveiligingsplan en de implementatie ervan. Er moet niet alleen rekening worden gehouden met de havenactiviteiten zelf, maar alle omliggende gebieden moeten mee in rekening worden genomen. Doordat deze beoordeling de ganse cluster betreft, moet ook elke beveiligingsbeoordeling

également être prise en compte afin d'avoir une vue d'ensemble complète de tous les aspects de sûreté possibles, y compris:

1° la détermination de toutes les zones pertinentes pour la sûreté portuaire et donc des limites, y compris les installations portuaires couvertes par le règlement ISPS, pour laquelle l'évaluation des risques servira de base;

2° l'identification des problèmes de sûreté à l'interface entre l'installation portuaire et les autres mesures de sûreté portuaire;

3° la détermination du personnel portuaire qui doit être soumis à des vérifications supplémentaires des antécédents et/ou à des contrôles de sûreté en raison de ses contacts avec des zones à haut risque;

4° le fractionnement éventuel du port en fonction de la probabilité d'incidents de sûreté; les zones sont évaluées non seulement pour leur profil direct en tant que cible potentielle, mais aussi pour leur rôle potentiel en tant que zone de transit lorsque les zones voisines sont visées;

5° la détermination des variations du risque qui sont, par exemple, saisonniers;

6° la détermination des caractéristiques spécifiques de chaque sous-zone, telles que l'emplacement, les accès, l'alimentation électrique, le système de communication, la propriété et les utilisateurs, et d'autres éléments considérés comme pertinents pour la sûreté;

7° la détermination de scénarios de menaces potentielles pour le port; l'ensemble du port ou des parties spécifiques de son infrastructure, le fret, les bagages, les personnes ou les équipements de transport à l'intérieur du port peuvent être la cible directe d'une menace identifiée, ou peuvent faire partie d'une zone plus large développée dans le scénario de menace;

8° la détermination des conséquences spécifiques d'un scénario de menace; les conséquences peuvent toucher une ou plusieurs sous-zones; les conséquences directes et indirectes doivent être identifiées; une attention particulière doit être accordée au risque de pertes humaines;

9° la détermination de la possibilité d'effets groupés pour un incident de sûreté;

van een faciliteit (zie verder bij artikel 2.5.2.30) mee in rekening worden genomen om een volledig overzicht te hebben van alle mogelijke beveiligingsaspecten waaronder het:

1° vaststellen van alle gebieden die relevant zijn voor de havenbeveiliging en daarmee de grenzen, met inbegrip van de havenfaciliteiten die onder de ISPS-Verordening vallen en waarvan de risicobeoordeling als basis zal dienen;

2° vaststellen van de beveiligingskwesties uit het raakvlak tussen de havenfaciliteit en andere havenbeveiligingsmaatregelen;

3° vaststellen weke leden van het havenpersoneel onderworpen moeten worden aan bijkomende backgroundchecks en/of een veiligheidsonderzoek omdat zij contacten hebben met gebieden met een hoge risicograad;

4° mogelijks opsplitsen van de haven volgens de waarschijnlijkheid van beveiligingsincidenten; gebieden worden niet enkel beoordeeld op het directe profiel ervan als potentieel doelwit, maar ook op de potentiële rol ervan als doorgangsgebied wanneer naburige gebieden het doelwit vormen;

5° vaststellen van risicovariaties die bijvoorbeeld seizoensgebonden zijn;

6° vaststellen van de specifieke kenmerken van elk subgebied, zoals ligging, toegangen, stroomvoorziening, communicatiesysteem, eigendom en gebruikers en andere voor de beveiliging relevante geachte elementen;

7° vaststellen van potentiële bedreigingsscenario's voor de haven; de volledige haven of specifieke onderdelen van haar infrastructuur, vracht, bagage, personen of vervoersuitrusting binnen de haven kunnen een direct doelwit zijn van een vastgestelde bedreiging, of kunnen onderdeel zijn van een in het bedreigingscenario ontwikkeld ruimer gebied;

8° vaststellen van de specifieke gevolgen van een bedreigingscenario; de gevolgen kunnen één of meer subgebieden treffen; er moeten zowel directe als indirecte gevolgen worden vastgesteld; speciale aandacht moet worden besteed aan het risico van menselijke slachtoffers;

9° vaststellen van de mogelijkheid van clustereffecten voor een beveiligingsincident;

10° la détermination des vulnérabilités de chaque sous-zone;

11° la détermination de tous les aspects organisationnels pertinents pour la sûreté portuaire globale, y compris la répartition des pouvoirs en rapport avec toutes les autorités liées à la sûreté, les règles et les procédures existantes;

12° détermination des vulnérabilités de la sûreté portuaire globale en ce qui concerne les aspects organisationnels, juridiques et procéduraux;

13° détermination des mesures, procédures et actions visant à réduire les vulnérabilités critiques; en particulier, il convient de prendre en considération la nécessité et les moyens de contrôler ou de restreindre l'accès à l'ensemble du port ou à des parties spécifiques du port, y compris l'identification des passagers, des employés du port ou d'autres travailleurs, des visiteurs et des équipages des navires, les exigences en matière de surveillance d'une zone ou d'une activité, le contrôle des cargaisons et des bagages; les mesures, procédures et actions doivent être adaptées au risque perçu, qui peut varier d'une zone portuaire à l'autre;

14° la détermination de la manière dont les mesures, procédures et actions doivent être renforcées en cas d'augmentation du niveau de sûreté;

15° la détermination des exigences spécifiques pour traiter les problèmes de sûreté tels que les cargaisons, les bagages, les opérations de bunker, les installations ou les personnes suspectes, les colis inconnus, les dangers connus (par exemple, les bombes); ces exigences devraient inclure l'examen de l'opportunité d'obtenir une habilitation de sécurité sur place ou après le transport vers une zone sécurisée;

16° la détermination des mesures, des procédures et des actions pour limiter et atténuer les impacts;

17° l'établissement d'une répartition des tâches permettant la mise en œuvre appropriée et correcte des mesures, procédures et actions identifiées;

18° le cas échéant, accorder une attention particulière à la relation avec les autres plans de sûreté tels que ceux des installations portuaires et les autres mesures de sûreté déjà en place; il convient également d'accorder une attention à la relation avec les autres plans d'intervention tels que ceux relatifs aux marées noires, au plan d'urgence portuaire, au plan d'intervention médicale, au plan d'urgence nucléaire, etc.;

10° vaststellen van de kwetsbaarheden van elk subgebied;

11° vaststellen van alle organisatorische aspecten die relevant zijn voor de totale havenbeveiliging, inclusief de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van alle beveiligingsgerelateerde autoriteiten, bestaande regels en procedures;

12° vaststellen van de kwetsbaarheden van de overkoepelende havenbeveiliging met betrekking tot organisatorische, wettelijke en procedurele aspecten;

13° vaststellen van maatregelen, procedures en acties die gericht zijn op het verminderen van kritieke kwetsbaarheden; er moet meer bepaald aandacht worden besteed aan de noodzaak van en de middelen voor toegangscontrole of beperkingen voor wat betreft de hele haven of bepaalde delen van een haven, inclusief identificatie van passagiers, havenbedienden of andere werknemers, bezoekers en scheepsbemanningen, bewakingseisen voor een gebied of activiteit, vracht en bagagecontrole; maatregelen, procedures en acties moeten in overeenstemming zijn met het waargenomen risico, dat kan verschillen per havengebied;

14° vaststellen hoe maatregelen, procedures en acties moeten worden versterkt in geval van een verhoging van het beveiligingsniveau;

15° vaststellen van specifieke eisen voor het omgaan met beveiligingsaandachtspunten zoals verdachte vracht, bagage, bunkeractiviteiten, voorzieningen of personen, onbekende pakjes, bekende gevaren (bv. bommen); in verband met deze eisen moet worden nagegaan in hoeverre het wenselijk is een veiligheidsmachtiging te geven ter plekke of na vervoer naar een beveiligde zone;

16° vaststellen van maatregelen, procedures en acties voor het beperken en mitigeren van gevolgen;

17° vaststellen van taakverdelingen die de passende en correcte implementatie van de vastgestelde maatregelen, procedures en acties mogelijk maken;

18° in voorkomende gevallen, met name besteden van aandacht aan het verband met andere beveiligingsplannen zoals deze voor de havenfaciliteiten, en andere reeds bestaande beveiligingsmaatregelen; er moet ook aandacht worden besteed aan het verband met andere reactieplannen zoals bij olieverliezen, havennoodplan, medisch interventieplan, nucleair rampenplan, enz.;

19° la détermination des exigences de communication concernant la mise en œuvre des mesures et des procédures;

20° accorder une attention particulière aux mesures visant à protéger les informations sensibles en matière de sûreté contre la divulgation;

21°la détermination du besoin d'en connaître pour toutes les personnes directement concernées ainsi que, le cas échéant, pour le grand public.

Il est également important que, en plus des 4 exigences de la directive sur la sûreté des ports (points 1°, 3°, 4° et 5° de l'article 2.5.2.15, § 2), l'évaluation de la sûreté identifie les risques d'actions illicites. Cela est rendu nécessaire par la définition élargie de l'action illicite, qui comprend la contrebande de marchandises, de personnes et d'animaux. Certains types d'installations portuaires sont plus exposés à ces infractions pénales qu'au terrorisme, à la contrebande ou au sabotage. Une usine chimique dans le port intéresse principalement cette dernière catégorie, mais un terminal de fruits ou de conteneurs est particulièrement sensible à la contrebande. Les mesures prises aux terminaux avec des itinéraires en provenance d'Afrique subsaharienne ou d'Amérique du Sud doivent également être envisagées sous l'angle de la contrebande, par exemple d'animaux exotiques.

Un dernier ajout est la disposition du paragraphe 2, sous le 6°, qui rend obligatoire que l'évaluation de la sûreté portuaire comprenne une analyse des risques des parties qui sont susceptibles de faire l'objet de terrorisme, d'espionnage et de sabotage en raison d'influences étrangères. Cela concerne aussi bien la coopération privée que les marchés publics. Le secteur maritime est d'une importance vitale pour la société et l'économie belges. Il convient donc d'examiner si ces intérêts vitaux sont menacés par l'influence que des puissances étrangères tentent d'acquérir légalement dans ce secteur. Les plans de sûreté qui doivent ensuite être établis doivent tenir compte de ces risques et prévoir les mesures nécessaires. Ces mesures doivent, bien entendu, respecter la législation en vigueur en matière de marchés publics, d'investissements étrangers et de protection des infrastructures critiques.

L'évaluation de la sûreté portuaire est effectuée par le CLSM qui, en raison de son ancrage local, est le mieux placé pour évaluer la situation. La Cellule de la Sûreté maritime et le NCCN apporteront le soutien nécessaire au LCMB pour effectuer cette évaluation, principalement dans les clusters situés en dehors des zones portuaires traditionnelles. Le transfert de connaissances et le soutien sont un élément crucial pour la mise en œuvre

19° het vaststellen van communicatie-eisen betreffende de implementatie van de maatregelen en procedures;

20° in het bijzonder aandacht besteden aan maatregelen om beveiligingsgevoelige informatie te beschermen tegen openbaarmaking;

21° vaststelling van de "need-to-know"-eisen ten aanzien van al die personendie direct betrokken zijn alsook, in voorkomende gevallen, het grote publiek.

Belangrijk is ook dat naast de 4 vereisten uit de havenbeveiligingsrichtlijn (de punten onder 1°, 3°, 4° en 5° in artikel 2.5.2.15, § 2) de beveiligingsbeoordeling de risico's op ongeoorloofde acties moet vaststellen. Dit is noodzakelijk door de verruimde definitie van ongeoorloofde actie waarbij onder meer het smokkelen van goederen, mensen en dieren onder het toepassingsgebied komt. Bepaalde types van havenfaciliteiten zijn gevoeliger voor deze misdrijven dan voor terrorisme, smokkel of sabotage. Een chemisch bedrijf in de haven is voornamelijk voor de laatste categorie van belang, maar een fruit- of containerterminal is bijzonder gevoelig voor smokkel. Maatregelen op terminals met routes vanuit de Sub-Sahara of Zuid-Amerika moeten dan ook weer bekeken worden vanuit het licht voor smokkel van bijvoorbeeld exotische dieren.

Een laatste extra toevoeging is de bepaling in paragraaf 2, onder 6°, waarbij verplicht wordt dat de havenbeveiligingsbeoordeling ook een risicoanalyse moet omvatten van die onderdelen die vatbaar zijn voor terrorisme, spionage en sabotage ten gevolge van buitenlandse invloeden. Het betreft zowel private samenwerking als door middel van publieke overheidsopdrachten. De maritieme sector is van vitaal belang voor de Belgische samenleving en economie. Het is dan ook noodzakelijk dat bekeken wordt of deze vitale belangen een risico lopen door de invloed die buitenlandse mogendheden op legale wijze proberen te verwerven in deze sector. De beveiligingsplannen die nadien opgesteld moeten worden, moeten rekening houden met deze risico's en de nodige maatregelen voorzien. Deze maatregelen moeten uiteraard in overeenstemming zijn met de vigerende wetgeving over overheidsopdrachten, buitenlandse investeringen en de bescherming van kritieke infrastructuren.

De havenbeveiligingsbeoordeling wordt uitgevoerd door het LCMB dat door zijn lokale verankering het best geplaatst is om de situatie te beoordelen. De Cel Maritieme Beveiliging en het NCCN zullen de nodige ondersteuning bieden aan het LCMB om de beoordeling op te stellen, voornamelijk in de clusters gelegen buiten de traditionele havengebieden. De kennisoverdracht en ondersteuning zijn een cruciaal element om deze

correcte de ces réglementations. Pour cette raison, la DG Navigation, à laquelle appartient la Cellule de la Sûreté maritime, fera partie de tous les CLSM.

Art. 2.5.2.16
Approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire

Après que le CLSM a soumis l'évaluation de la sûreté portuaire à l'ANSM, ce dernier dispose d'une période de 30 jours pour approuver le plan. Le paragraphe 2 dispose clairement que cette période peut être prolongée si tous les éléments ne sont pas présents ou si l'enquête prend plus de temps. Une évaluation qui n'a pas été approuvée dans les 30 jours n'est pas automatiquement approuvée. Une décision formelle de l'ANSM sera toujours nécessaire.

L'ANSM pourra déterminer ses propres normes pour approuver ces dossiers conformément à l'article 2.5.2.44. Contrairement au système actuel où les dossiers sont souvent approuvés par une procédure tacite, ce ne sera plus le cas à l'avenir. Une approbation nécessite l'approbation explicite d'au moins la moitié des services qui composent l'ANSM. La nouvelle plateforme ISPS comprendra un module où les membres pourront consulter l'évaluation de la sûreté avec toutes ses annexes, indiquer leur approbation ou leur désapprobation et motiver leur décision. En effet, l'enquête auprès des membres actuels de l'ANSM avait révélé que c'était l'un des points sensibles. Les membres de l'ANSM devront donc nécessairement recevoir une formation étendue et approfondie sur tous les aspects de la sûreté maritime. La Cellule de la Sûreté maritime organisera cette formation permanente.

Art. 2.5.2.17
Durée de validité de l'évaluation de la sûreté portuaire

Le fait qu'un plan de sûreté portuaire doive être basé sur l'évaluation la plus récente établit une période maximale de 6 mois dans laquelle le plan doit être approuvé. Si cela prend plus de temps, l'évaluation de la sûreté portuaire devra être effectuée à nouveau, bien qu'en pratique, seul le changement provisoire de circonstances devra être pris en compte et il ne sera pas nécessaire de repartir de zéro. Les événements temporaires et l'intégration annuelle de tous les plans de sûreté des installations portuaires ne sont évidemment pas soumis à ce délai (voir la section 2.5.2.20).

regelgeving correct te kunnen uitvoeren. Om deze reden zal het DG Scheepvaart, waartoe de Cel Maritieme Beveiliging behoort, deel uitmaken van alle LCMB's.

Art. 2.5.2.16
Goedkeuring havenbeveiligingsbeoordeling

Nadat het LCMB de havenbeveiligingsbeoordeling heeft overgemaakt aan de NAMB beschikt deze laatste over een termijn van orde van 30 dagen om het plan goed te keuren. Paragraaf 2 bepaalt duidelijk dat deze termijn verlengd kan worden indien niet alle elementen aanwezig zijn of dat het onderzoek meer tijd in beslag neemt. Een beoordeling die niet binnen de 30 dagen werd goedgekeurd wordt niet van rechtswege goedgekeurd. Een formele beslissing van de NAMB zal altijd noodzakelijk zijn.

De NAMB zal zelf zijn standaarden voor het goedkeuren van deze dossiers kunnen bepalen overeenkomstig artikel 2.5.2.44. In tegenstelling tot de huidige regeling waar dossiers vaak via stilzwijgende procedure worden goedgekeurd zal dit in de toekomst niet meer via dit systeem worden uitgevoerd. Een goedkeuring vereist de expliciete goedkeuring van minstens de helft van de diensten die deel uit maken van de NAMB. Het nieuwe ISPS-Platform zal een module bevatten waar de leden de beveiligingsbeoordeling met al zijn bijlagen kunnen raadplegen, hun goed- of afkeuring moeten aanduiden en hun beslissing moeten motiveren. Uit de bevraging bij de huidige leden van de NAMB was dit immers als één van de pijnpunten naar voren gekomen. De leden van de NAMB zullen dus ook noodzakelijkerwijs een uitgebreide en grondige vorming moeten krijgen over alle aspecten van de maritieme beveiliging. De Cel Maritieme Beveiliging zal deze permanente vorming organiseren.

Art. 2.5.2.17
Geldigheidsduur havenbeveiligingsbeoordeling

Doordat een havenbeveiligingsplan moet steunen op de meeste actuele beoordeling wordt een maximale termijn van 6 maanden ingesteld waarin het plan moet worden goedgekeurd. Indien dit langer in beslag neemt zal de havenbeveiligingsbeoordeling opnieuw moeten worden uitgevoerd, al zal in de praktijk enkel de tussentijdse gewijzigde omstandigheden in rekening moeten worden genomen en zal er niet van nul opnieuw gestart moeten worden. Voor tijdelijke evenementen en de jaarlijkse integratie van alle beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten geldt deze termijn uiteraard niet (zie verder bij artikel 2.5.2.20).

Sous-section 2

Plan de sûreté portuaire

Art. 2.5.2.18
Élaboration du plan de sûreté portuaire

Une fois l'évaluation de la sûreté portuaire effectuée, l'autorité portuaire ou l'autorité de la voie navigable, selon le cas, doit établir le plan de sûreté portuaire. Si le cluster comprend une zone portuaire dont une autorité portuaire est responsable, le plan est établi sous la responsabilité de cette autorité portuaire. Si tel n'est pas le cas, le plan est établi par le gestionnaire de la voie navigable. Il est nécessaire que ces plans doivent être élaborés par ces entités car elles doivent prendre les mesures nécessaires à la protection des voies navigables maritimes qu'elles exploitent et des propriétés ou sites qu'elles gèrent à terre.

Les plans de sûreté des installations portuaires situées dans ce cluster doivent être intégrés dans le plan de sûreté portuaire. Le plan devra également comprendre des mesures, procédures et actions détaillées pour les trois différents niveaux de sûreté (voir article 2.5.2.24). Le plan comprendra également une structure de coordination entre ces différentes mesures, actions et procédures. Enfin, les dispositions nécessaires concernant la structure d'organisation et de consultation entre les différents acteurs concernés doivent également être comprises dans le plan de sûreté portuaire.

Art. 2.5.2.19
Approbation du plan de sûreté portuaire

L'autorité portuaire ou le gestionnaire de la voie navigable soumet le plan de sûreté portuaire au CLSM compétent qui dispose d'un délai de 30 jours pour émettre un avis à l'ANSM. L'ANSM dispose alors d'une période de 30 jours pour se prononcer sur le dossier. Comme pour l'évaluation de la sûreté portuaire, il s'agit d'une échéance ordonnée, dont le dépassement n'implique pas que le plan ait été approuvé.

La suppression susmentionnée de l'approbation tacite disparaîtra également ici. Tant les membres du CLSM pour l'avis que les membres de l'ANSM pour l'approbation devront faire entendre leur voix via un module développé à cet effet au sein de la plateforme ISPS. Grâce à ce module, ils auront également accès à l'ensemble du plan de sûreté et à ses annexes, et ils pourront poser

Onderafdeling 2

Havenbeveiligingsplan

Art. 2.5.2.18
Opstelling havenbeveiligingsplan

Nadat de havenbeveiligingsbeoordeling werd opgesteld moet het havenbestuur of de waterwegbeheerder, naargelang het geval, het havenbeveiligingsplan opstellen. Indien de cluster een havengebied omvat waarvoor een havenbestuur verantwoordelijk is, wordt het plan opgesteld onder de verantwoordelijkheid van dit havenbestuur. Indien dit niet het geval is, wordt het plan opgesteld door de waterwegbeheerder. Het is noodzakelijk dat deze plannen worden opgesteld door deze entiteiten omdat zij de nodige maatregelen moeten nemen voor de bescherming van de door hun geëxploiteerde maritieme waterwegen en voor de eigendommen of locaties in hun beheer aan de landszijde.

De beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten die binnen deze cluster liggen moeten worden geïntegreerd in het havenbeveiligingsplan. Het plan zal ook gedetailleerde maatregelen, procedures en acties moeten bevatten voor de drie verschillende beveiligingsniveaus (zie artikel 2.5.2.24). Tevens zal het plan een coördinatiestructuur tussen deze verschillende maatregelen, acties en procedures bevatten. Tot slot moeten ook de nodige bepalingen over de organisatorische en de overlegstructuur tussen de verschillende betrokken belanghebbende partijen worden opgenomen in het havenbeveiligingsplan.

Art. 2.5.2.19
Goedkeuring havenbeveiligingsplan

Het havenbestuur of de waterwegbeheerder legt het havenbeveiligingsplan voor aan het betrokken LCMB dat over een termijn van 30 dagen beschikt om een advies te geven aan de NAMB. De NAMB beschikt nadien over een termijn van 30 dagen om over het dossier te beslissen. Net zoals bij de havenbeveiligingsbeoordeling gaat het hier over een termijn van orde waarvan de overschrijding niet impliceert dat het plan werd goedgekeurd.

De hoger vermelde afschaffing van de stilzwijgende goedkeuring zal ook hier verdwijnen. Zowel de leden van het LCMB voor het advies als de leden van de NAMB voor de goedkeuring zullen via een hiervoor ontwikkelde module binnen het ISPS-platform hun stem moeten laten horen. Via deze module zullen zij ook toegang hebben tot het ganse beveiligingsplan en de bijlagen, en de

des questions directement au gestionnaire du port ou faire des commentaires aux autres membres.

Un plan de sûreté portuaire approuvé doit être valable pendant une période de 5 ans, mais il peut être modifié conformément à l'article 2.5.2.20. Ces modifications ne changent pas la durée de validité du plan initial, qui ne peut dépasser cinq ans.

Art. 2.5.2.20
Modification du plan de sûreté portuaire

Un plan de sûreté portuaire peut être modifié sans qu'une nouvelle évaluation complète de la sûreté portuaire soit nécessaire. Les changements mineurs, comme une adresse ou le nom d'une personne de contact, peuvent être effectués par l'autorité portuaire et saisis dans l'outil ISPS. Cela ne nécessite pas un nouvel avis du CLSM et l'approbation de l'ANSM. Les changements plus importants, tels que l'ajout d'un nouveau quai portuaire ou d'une nouvelle écluse, ou l'introduction d'un nouveau système de surveillance par caméra, doivent passer par le CLSM et l'ANSM respectivement pour avis et approbation. Une délégation est donnée au Roi pour déterminer, sur avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle.

Chaque installation portuaire doit avoir son propre plan de sûreté (voir la section 2.5.2.34), qui doit être intégré au plan de sûreté portuaire en vertu de la directive sur la sûreté des ports. Pour les grands ports maritimes, les modifications de ces plans sont quasi permanentes en raison des nombreuses installations qui y sont exploitées. Cela impliquerait qu'un nouveau plan de sûreté portuaire devrait être approuvé presque quotidiennement, ce qui, en supprimant la procédure tacite, entraînerait une charge administrative importante. En outre, la nature répétitive créerait le risque que les changements soient adoptés sans analyse approfondie. Pour ces raisons, le deuxième paragraphe prévoit que tous ces plans de sûreté des installations portuaires, nouveaux ou modifiés, doivent suivre la procédure d'avis du LCMB et d'approbation de l'ANSM.

Le 21 septembre 2021, le port de Zeebrugge, en collaboration avec le NCCN et la DG Navigation, a organisé un exercice sur table à grande échelle (Portex 2021) au cours duquel le CLSM de Zeebrugge et l'ANSM ont été activés. Il s'agissait d'un exercice impliquant un événement dans le port de Zeebrugge auquel participaient de grands voiliers et qui était ouvert au public. L'une des conclusions était que le CLSM et l'ANSM n'ont pas la

mogelijkheid hebben om directe vragen te stellen aan de havenbeheerder of opmerkingen te formuleren aan de andere leden.

Een goedgekeurd havenbeveiligingsplan geldt voor een periode van 5 jaar, maar kan eventueel gewijzigd worden overeenkomstig artikel 2.5.2.20. Deze wijzigingen veranderen niets aan de geldigheidsduur van het initiële plan dat de termijn van 5 jaar niet te boven kan gaan.

Art. 2.5.2.20
Wijziging havenbeveiligingsplan

Een havenbeveiligingsplan kan tussentijds worden gewijzigd zonder dat een volledig nieuwe havenbeveiligingsbeoordeling moet worden uitgevoerd. Kleinere wijzigingen zoals een adres of de naam van een contactpersoon kunnen gewijzigd worden door het havenbestuur en ingebracht in de ISPS-tool. Hiervoor is er geen nieuw advies van het LCMB en goedkeuring door de NAMB vereist. Meer substantiële wijzigingen, zoals het toevoegen van een nieuw havendok of sluis, of het invoeren van een nieuw camerabewakingssysteem, moeten wel via het LCMB en de NAMB passeren voor respectievelijk advies en goedkeuring. Een delegatie wordt gegeven aan de Koning om op advies van de NAMB te bepalen wat als substantiële wijziging moet worden aanzien.

Elke havenfaciliteit moet een eigen beveiligingsplan hebben (zie artikel 2.5.2.34) dewelke allemaal in het havenbeveiligingsplan moeten worden geïntegreerd krachtens de havenbeveiligingsrichtlijn. Voor de grote zeehavens gebeuren er op bijna permanente basis wijzigingen aan deze plannen door de vele faciliteiten die er actief zijn. Dit zou impliceren dat bijna op dagdagelijkse basis een nieuw havenbeveiligingsplan moet worden goedgekeurd wat door het afschaffen van de stilzwijgende procedure een grote administratieve last met zich zou meebrengen. Ook zou door het repetitieve karakter het gevaar ontstaan dat wijzigingen worden goedgekeurd zonder grondige analyse. Om deze redenen bepaalt het tweede lid dat al deze nieuwe of gewijzigde beveiligingsplannen van een havenfaciliteit één keer per jaar de procedure moeten volgen, namelijk advies door het LCMB en goedkeuring door de NAMB.

Op 21 september 2021 werd door de Haven van Zeebrugge, in samenwerking met het NCCN en DG Scheepvaart, een grootschalige tabeltop oefening georganiseerd (Portex 2021) waarbij het LCMB van Zeebrugge en de NAMB geactiveerd werden. Het betrof een oefening waarbij er een evenement werd georganiseerd in de Haven van Zeebrugge waar grote zeilschepen aan deelnamen en die voor het publiek toegankelijk waren.

capacité d'imposer des obligations contraignantes au port et/ou aux installations portuaires à court terme. Des exceptions doivent également être possibles pour certaines obligations découlant d'un plan de sûreté. Dans un tel cas, par exemple, il est impossible d'effectuer un contrôle d'accès pour toutes les personnes non modifiées par rapport au plan. Pour cette raison, il est désormais explicitement ajouté que le plan de sûreté des événements peut être modifié pour une courte période. Comme le plan de sûreté contient des obligations contraignantes, la sûreté peut être garantie de cette manière.

Art. 2.5.2.21
Retrait du plan de sûreté portuaire

Dans trois cas, la NAMB peut procéder au retrait du plan de sûreté portuaire qu'elle a approuvé, à savoir si la sûreté n'est plus garantie, si les obligations légales et réglementaires sont violées ou si les instructions pour résoudre les problèmes de sûreté ne sont pas suivies.

Le retrait n'est, bien entendu, qu'un dernier recours pour faire respecter les conditions de sûreté nécessaires. Le retrait ne doit pas nécessairement concerner l'ensemble du port mais peut aussi être partiel. Une installation portuaire qui ne met pas en œuvre les mesures appropriées et compromet ainsi la sûreté portuaire peut également être concernée par une annulation. Comme les plans de sûreté d'une installation portuaire font partie du plan de sûreté portuaire, la seule partie qui concerne cette installation peut, par exemple, faire l'objet d'un retrait. L'exigence d'un plan de sûreté portuaire valide en vertu de l'article 2.5.2.4, section 5, peut empêcher les navires de mer d'être accueillis dans ces installations portuaires peu sûres.

Une telle décision de retrait de la part de l'ANSM peut faire l'objet d'un recours auprès du ministre responsable de la mobilité maritime, qui prendra une décision dans un délai de 30 jours après audition de l'intéressé. Comme les autres délais, il s'agit d'un délai de procédure et l'absence de décision ne signifie pas que le recours du plaignant a abouti. Ce recours ne suspend pas l'exécution de la décision de l'ANSM. L'introduction de ce recours n'empêche pas qu'un recours contre la décision de l'ANSM puisse également être introduit auprès du Conseil d'État, conformément aux lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Eén van de conclusies was dat het LCMB en de NAMB de mogelijkheid ontbreken om op korte termijn dwingende verplichtingen op te leggen aan de haven en/of havenfaciliteiten. Ook moet er voor bepaalde verplichtingen die voortkomen uit een beveiligingsplan uitzonderingen mogelijk gemaakt worden. In een dergelijk evenement is het bijvoorbeeld onmogelijk om voor iedereen de toegangscontrole onveranderd ten opzichte van het plan uit te voeren. Om deze reden wordt nu expliciet toegevoegd dat het beveiligingsplan voor evenementen voor korte tijd kan gewijzigd worden. Aangezien het beveiligingsplan bindende verplichtingen omvat, kan op deze manier de beveiliging gegarandeerd worden.

Art. 2.5.2.21
Intrekking havenbeveiligingsplan

In drie gevallen kan de NAMB overgaan tot de intrekking van het door haar goedgekeurde havenbeveiligingsplan, met name als de beveiliging niet meer gegarandeerd is, er gehandeld wordt in strijd met de wettelijke en reglementaire verplichtingen of er geen gevolg gegeven wordt aan instructies om de beveiligingsproblemen op te lossen.

De intrekking is uiteraard slechts een laatste middel om de nodige beveiligingsvoorwaarden af te dwingen. De intrekking hoeft ook niet noodzakelijk de ganse haven te betreffen maar kan ook gedeeltelijk zijn. Een havenfaciliteit die de nodige maatregelen niet uitvoert waardoor de beveiliging van de haven in het gedrang kan komen, kan ook geconfronteerd worden met een intrekking. Doordat de beveiligingsplannen van een havenfaciliteit deel uitmaken van het beveiligingsplan van de haven kan bijvoorbeeld enkel dit stukje met betrekking tot die faciliteit worden ingetrokken. Doordat krachtens artikel 2.5.2.4, § 5, een geldig havenbeveiligingsplan vereist is, kan voorkomen worden dat er nog zeeschepen worden ontvangen op dergelijke onveilige havenfaciliteiten.

Tegen een dergelijke beslissing tot intrekking door de NAMB kan beroep worden aangetekend bij de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit, die na het horen van de betrokkene binnen de 30 dagen een beslissing neemt. Zoals de rest van de termijnen betreft dit een termijn van orde en impliceert het gebrek aan een beslissing niet dat de eiser in het beroep in het gelijk wordt gesteld. Dit beroep schorst dan ook de uitvoering van de beslissing van de NAMB niet. Het instellen van deze beroepsmogelijkheid belet niet dat er ook beroep wordt ingesteld tegen de beslissing van de NAMB bij de Raad van State overeenkomstig de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Art. 2.5.2.22
Évaluations intermédiaires

Au moins à mi-chemin de sa période de validité, le plan de sûreté sera évalué par l'ANSM. Une évaluation peut également être effectuée par l'ANSM de sa propre initiative à tout moment lorsqu'une ou plusieurs actions illicites ont fait que la sûreté ne peut plus être garantie ou lorsque de tels soupçons existent. La Cellule de la Sûreté maritime assistera l'ANSM dans ces évaluations. Cette évaluation ne se confond pas avec les contrôles et inspections que les services compétents, tels que, notamment, la DG Navigation, la police fédérale et locale et les douanes, peuvent effectuer dans le port pour vérifier le respect du plan de sûreté.

L'ANSM peut, après une évaluation, fixer un délai dans lequel le plan de sûreté doit être modifié afin de rétablir la sûreté. Si l'évaluation révèle des problèmes à ce point important, il peut également être demandé au CLSM de procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté, ou le plan de sûreté portuaire peut être retiré en totalité ou en partie.

Art. 2.5.2.23
Exercice

Chaque plan de sûreté portuaire doit être testé au moins une fois par an. Une délégation est donnée au Roi pour déterminer les modalités de cet exercice. Pour permettre aux membres de l'ANSM de suivre cet exercice, celui-ci doit être annoncé un mois à l'avance. Le rapport de cet exercice est transmis à l'ANSM afin que les points soulevés puissent être pris en compte dans la future politique de sûreté de l'ANSM.

Sous-section 3

Niveaux de sûreté

Art. 2.5.2.24
Description des niveaux de sûreté

Le Code ISPS, repris par le Règlement ISPS, énonce 3 niveaux de sûreté applicables au secteur maritime belge. Ces 3 niveaux doivent être distingués des 4 niveaux de fixés par l'OCAM. Ceux-ci restent également en vigueur dans les zones portuaires et réglementent l'utilisation des fonds publics. Les niveaux de sûreté établis par le

Art. 2.5.2.22
Tussentijdse evaluaties

Minstens halfweg de geldigheidsduur van het beveiligingsplan zal het door de NAMB worden geëvalueerd. Een evaluatie kan door de NAMB ook altijd worden uitgevoerd op eigen initiatief wanneer één of meerdere ongeoorloofde acties ervoor gezorgd hebben dat de beveiliging niet meer gegarandeerd kan worden of er dergelijke vermoedens bestaan. De Cel Maritieme Beveiliging zal de NAMB bijstaan bij deze evaluaties. Deze evaluatie is niet gelijk te stellen met de controles en inspecties die de bevoegde diensten zoals in het bijzonder DG Scheepvaart, de federale en lokale politie en de douane kunnen uitvoeren in de haven om de naleving van het beveiligingsplan na te gaan.

De NAMB kan na een evaluatie een termijn bepalen waarbinnen het beveiligingsplan moet worden aangepast om de beveiliging opnieuw te garanderen. Indien de evaluatie dermate grote problemen aan het licht brengt kan het LCMB ook gevraagd worden om een nieuwe beveiligingsbeoordeling te maken, of kan er overgegaan worden tot de gehele of gedeeltelijke intrekking van het havenbeveiligingsplan.

Art. 2.5.2.23
Oefening

Elk havenbeveiligingsplan moet minstens éénmaal per jaar worden getest. Een delegatie wordt gegeven aan de Koning om de modaliteiten waaraan deze oefening moet voldoen vast te stellen. Om de leden van de NAMB in de mogelijkheid te stellen om deze oefening te volgen moet deze één maand vooraf worden meegedeeld. Het verslag van de oefening wordt overgemaakt aan de NAMB zodat de punten die naar voren komen meegenomen kunnen worden in het verdere beveiligingsbeleid van de NAMB.

Onderafdeling 3

Beveiligingsniveaus

Art. 2.5.2.24
Omschrijving beveiligingsniveaus

De ISPS-Code, en overgenomen door de ISPS-Verordening, bepaalt 3 beveiligingsniveaus die van toepassing zijn op de Belgische maritieme sector. Deze 3 niveaus moeten onderscheiden worden van de 4 dreigingsniveaus die worden ingesteld door het OCAD. Deze blijven ook van kracht in de havengebieden en regelen

Code ISPS concernent les mesures à prendre par les navires, les ports et les installations portuaires.

L'expérience montre cependant que les deux systèmes de niveaux de sûreté sont parfois confondus l'un avec l'autre. Il y a des cas où les deux niveaux doivent être élevés ensemble, comme dans le cas d'indications fondées d'une action terroriste dans le port. Mais il y a aussi des cas où un système a besoin d'une augmentation de niveau, mais pas l'autre. Par exemple, une indication d'espionnage pour l'obtention de secrets commerciaux dans une installation chimique n'entraînera pas nécessairement une augmentation du niveau de menace, mais l'installation devra prendre des mesures supplémentaires. L'élargissement de la définition de l'action non autorisée rendra cette situation encore plus fréquente. Une installation où des transmigrants tentent d'embarquer pour émigrer au Royaume-Uni peut être temporairement élevée au niveau ISPS, mais n'entraînera pas d'augmentation du niveau de menace.

Art. 2.5.2.25
Modification du niveau de sûreté

Compte tenu de la confusion entre le niveau de sûreté ISPS et les niveaux établis par l'OCAM pour l'ensemble ou des parties du territoire belge, il est proposé que le niveau de sûreté ISPS soit établi non pas par le NCCN, mais par l'ANSM en tant qu'organe collectif pouvant tenir compte des circonstances spécifiques et des risques d'actions illicites.

Le niveau le plus bas s'applique comme norme et peut, après avis du NCCN, être augmenté par l'ANSM au niveau 2 ou 3. Ces changements sont notifiés au CLSM qui doit en informer tous les navires de mer en route vers le port concerné. Conformément au Code ISPS de l'OMI, ces navires doivent prendre leurs mesures supplémentaires pour le niveau 2 ou 3 dès qu'ils se trouvent sur un quai avec un niveau de sûreté ISPS accru.

de inzet van de publieke middelen. De beveiligingsniveaus die door de ISPS-code worden ingesteld hebben betrekking op de maatregelen die door de schepen, havens en havenfaciliteiten genomen moeten worden.

De ervaring toont echter aan dat beide systemen van beveiligingsniveaus wel met elkaar verward worden. Er zijn gevallen waarin beide niveaus wel gezamenlijk verhoogd moeten worden, zoals bij gegronde aanwijzingen voor een terroristische actie in de haven. Maar er zijn ook gevallen waarbij het ene systeem wel een verhoging van het niveau moet hebben, maar het andere systeem niet. Zo zal een aanwijzing tot spionage voor het bekomen van bedrijfsgeheimen op een chemische faciliteit niet noodzakelijk een verhoging van het dreigingsniveau tot gevolg hebben, maar de faciliteit zal wel bijkomende maatregelen moeten nemen. Door de uitbreiding van de definitie van ongeoorloofde actie zal dit nog meer voorkomen. Een faciliteit waar transmigranten aan boord proberen te komen om naar het Verenigd Koninkrijk te emigreren kan tijdelijk verhoogd worden in het ISPS-niveau, maar zal geen verhoging van het dreigingsniveau tot gevolg hebben.

Art. 2.5.2.25
Wijziging beveiligingsniveau

Gelet op de geschetste verwarring door het ISPS-beveiligingsniveau en de niveaus ingesteld door het OCAD voor het ganse of gedeelten van het Belgisch grondgebied, wordt geopteerd om het ISPS-beveiligingsniveau niet te laten vaststellen door het NCCN, maar door de NAMB als collectief orgaan die rekening kan houden met de specifieke omstandigheden en de risico's op ongeoorloofde acties.

Standaard geldt het laagste niveau dat door de NAMB na advies van het NCCN kan verhoogd worden naar niveau 2 of 3. Deze wijzigingen worden ter kennis gebracht van het LCMB dat dit aan alle zeeschepen op weg naar de betrokken haven moet melden. Deze zeeschepen moeten immers overeenkomstig de ISPS-Code van de IMO hun bijkomende maatregelen voor niveau 2 of 3 nemen zodra ze aan een kade zijn met een verhoogd ISPS-beveiligingsniveau.

Section 4

Sûreté des installations portuaires

Sous-section 1re

Dispositions générales.

Art. 2.5.2.26
Règlement ISPS

Comme déjà expliqué dans l'introduction générale, le Code ISPS est composé d'une partie A obligatoire et d'une partie B facultative. Le règlement ISPS a déjà rendu 33 articles de la partie B obligatoires au sein de l'Union européenne. Le présent projet de loi rend obligatoires certains articles de la partie B. Ils seront expliqués en détail. Toutefois, dans la mise en œuvre et l'application pratique de la présente loi et de ses actes d'exécution, les recommandations de la partie B, qui ne sont pas rendues obligatoires, devraient être prises en compte dans la mesure du possible.

Art. 2.5.2.27
Catégories

Les installations portuaires sont divisées en deux grandes séries, celles destinées au transport de marchandises et celles destinées au transport de passagers. Dans les deux séries, une distinction sera faite entre les différents types d'installations portuaires lors de la détermination des normes de sûreté. La protection d'un terminal à conteneurs est différente de celle d'un terminal fruitier ou d'un terminal de vrac.

Art. 2.5.2.28
Installations portuaires utilisées principalement pour des voyages non internationaux

Les réglementations internationales et européennes permettent aux installations portuaires où un navire de mer fait occasionnellement escale de ne pas avoir à suivre toutes les règles imposées. Il s'agit des quais dits "on/off" où il n'y a pas de gardiennage, mais où, dès qu'un navire de mer arrive, des normes minimales sont appliquées telles qu'une clôture provisoire. Il est évident que cela doit être réduit au minimum mais doit être rendu possible. En effet, en cas de force majeure, un quai supplémentaire peut être nécessaire, ou un endroit où un navire de mer qui a été retenu par le contrôle de l'État du port puisse rester jusqu'à ce que les défauts du navire de mer aient été éliminés. Il appartient à l'ANSM, après avis du CLSM concerné, de décider

Afdeling 4

Beveiliging van havenfaciliteiten

Onderafdeling 1

Algemene bepalingen

Art. 2.5.2.26
ISPS-Verordening

Zoals in de algemene inleiding reeds werd toegelicht bestaat de ISPS-Code uit een verplicht Deel A en facultatief Deel B. De ISPS-Verordening heeft 33 artikelen uit Deel B reeds van dwingend recht gemaakt binnen de Europese Unie. Het voorliggend wetsontwerp maakt nog bepaalde artikelen uit Deel B van dwingend recht. Deze zullen verder in detail worden toegelicht. Bij de tenuitvoerlegging en de praktische toepassing van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten moet echter zoveel als mogelijk rekening worden gehouden met de aanbevelingen uit Deel B die niet van dwingend recht worden gemaakt.

Art. 2.5.2.27
Categorieën

De havenfaciliteiten worden onderverdeeld in 2 grote reeksen, met name deze bestemd voor goederenvervoer en deze bestemd voor passagiersvervoer. Binnen beide reeksen zal bij het vaststellen van de beveiligingsstandaarden nog een onderscheid gemaakt worden naar de verschillende types van havenfaciliteiten. De bescherming van een containerterminal is anders dan de beveiliging van een fruitterminal of bulkterminal.

Art. 2.5.2.28
Havenfaciliteiten hoofdzakelijk gebruikt voor niet-internationale zeereizen

De internationale en Europese regelgeving laten toe dat havenfaciliteiten waar occasioneel maar eens een zeeschip aanlegt niet al de opgelegde regels moeten volgen. Het betreft hier de zogenaamde on/off kades waar er geen bewaking is voorzien, maar zodra er een zeeschip toekomt minimale standaarden worden toegepast zoals een provisoire omheining. Het is evident dat dit tot een minimum moet beperkt worden maar wel mogelijk moet gemaakt worden. Immers kan in geval van overmacht er een extra kade noodzakelijk zijn, of een plaats waar een zeeschip dat door de havenstaatcontrole aan de ketting werd gelegd kan blijven liggen tot de tekortkomingen aan het zeeschip zijn weggewerkt. Het wordt aan de NAMB na advies van betrokken LCMB

si une installation portuaire peut relever de ce régime d'exception. Toutefois, 3 conditions sont imposées que ces installations portuaires doivent respecter. Tout d'abord, 10 navires de mer au plus peuvent entrer dans une telle installation par an, deux navires de mer au plus peuvent être présents à un moment donné, et enfin, la cargaison ne peut pas provenir de l'extérieur de l'Union européenne et doit être gardée en permanence jusqu'à ce qu'elle soit collectée ou transbordée. Les terminaux de passagers peuvent également relever de ce régime, sans conditions concernant l'origine du navire océanique ou la nationalité de l'équipage. Le Code frontières Schengen s'applique bien sûr à ces passagers.

Art. 2.5.2.29
Niveau de sûreté

Cf. commentaires sous article 2.5.2.24. Les niveaux de sûreté d'un terminal portuaire spécifique sont les mêmes que ceux des ports et sont déterminés de manière similaire.

Tous les navires dans le monde reçoivent également un niveau de sûreté ISPS de la part de leur État du pavillon. Si un navire de mer en route vers un port belge a un niveau plus élevé que celui qui s'applique dans le port, qui sera généralement le niveau 1, le navire de mer doit le signaler. Le niveau de sûreté peut être accru en raison de la cargaison ou d'une escale précédente dangereuse. Étant donné qu'une augmentation du niveau de sûreté peut indiquer des risques possibles d'incident de sûreté, cette notification doit être transmise au CLMS et à l'ANSM concernés pour une éventuelle action complémentaire et une évaluation du niveau de sûreté ISPS de l'installation portuaire. Le PFSO demandera alors toujours au SSO du navire de préparer une DOS (Declaration of security – déclaration de sûreté) pour convenir avec le navire des mesures de sûreté supplémentaires à prendre (voir la section 2.5.2.46).

Sous-section 2

Évaluation de la sûreté d'une installation portuaire

Art. 2.5.2.30
Mise en oeuvre de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est établie par le CLSM compétent. Cette évaluation de la sûreté constitue la base du plan de sûreté qui doit être préparé par chaque installation portuaire. Contrairement à l'évaluation de la sûreté portuaire, le présent projet ne

overgelaten om te beslissen of een havenfaciliteit onder dit uitzonderingsregime kan vallen. Echter worden wel 3 voorwaarden opgelegd waaraan dergelijke havenfaciliteiten moeten voldoen. Ten eerste mogen er maximaal 10 zeeschepen per jaar aan een dergelijke faciliteit toekomen, vervolgens mogen er nooit meer dan 2 zeeschepen op het zelfde ogenblik aanwezig zijn, en tot slot mag de lading niet afkomstig zijn van buiten de Europese Unie en moet de lading permanent bewaakt worden tot ze werd opgehaald of overgeladen. Passagiersterminals kunnen ook onder deze regeling vallen, waarbij er geen voorwaarden zijn voor de herkomst van het zeeschip of de nationaliteit van de bemanning. Op deze passagiers is de Schengen-grenscode uiteraard wel van toepassing.

Art; 2.5.2.29
Beveiligingsniveau

Zie de toelichting bij artikel 2.5.2.24. De beveiligingsniveaus voor een specifieke haventerminal zijn gelijk aan deze voor de havens en worden op gelijkaardige manier bepaald.

Alle schepen ter wereld krijgen van hun vlagstaat ook een ISPS-beveiligingsniveau. Indien een zeeschip op weg naar een Belgische haven een hoger niveau heeft dan wat geldt in de haven, wat meestal niveau 1 zal zijn, moet het zeeschip dit melden. Het beveiligingsniveau kan verhoogd zijn omwille van de lading of een gevaarlijke voorafgaande aanloophaven. Aangezien een verhoogd beveiligingsniveau kan wijzen op mogelijke risico's voor een beveiligingsincident moet deze melding worden overgemaakt aan het betrokken LCMB en de NAMB voor eventuele verdere acties en het beoordelen van het ISPS-beveiligingsniveau van de havenfaciliteit. De PFSO zal dan steeds verzoeken aan de SSO van het schip om een DOS op te maken (*Declaration of security* – Beveiligingsverklaring) ten einde met het schip afspraken te maken over extra te nemen beveiligingsmaatregelen (zie artikel 2.5.2.46).

Onderafdeling 2

Beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit

Art. 2.5.2.30
Uitvoering beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

Een beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit wordt opgesteld door het bevoegde LCMB. Deze beveiligingsbeoordeling is de basis voor het beveiligingsplan dat elke havenfaciliteit moet opstellen. In tegenstelling tot de beveiligingsbeoordeling van de haven moet het

doit pas en définir spécifiquement le contenu. Ceux-ci sont repris dans la partie A du Code ISPS qui, en vertu du règlement ISPS, fait déjà partie de la réglementation applicable en Belgique. Cependant, le présent projet de loi va au-delà des normes européennes et dispose également que les articles de la partie B du code ISPS relatifs à l'évaluation de la sûreté doivent être appliqués. Il s'agit plus précisément des articles 15.5 à 15.16 de la partie B du code ISPS. Les articles 15.3 et 15.4 de la partie B du code ISPS étaient déjà rendus obligatoires au sein de l'Union européenne par le règlement ISPS.

Les articles 15.5 à 15.8 de la partie B du Code ISPS traitent de l'identification et de l'évaluation des biens et des infrastructures importants qui doivent être protégés. Ce processus d'identification et d'évaluation permet de concentrer les stratégies d'atténuation des incidents de sûreté sur les biens et les structures qui doivent être protégés. Dans ce processus, il convient de tenir compte des décès possibles, de l'importance économique, de la valeur symbolique et de la présence d'installations gouvernementales, entre autres.

Les articles 15.9 à 15.12 de la partie B du Code ISPS concernent l'identification des menaces possibles pour les biens et les infrastructures et la probabilité de leur occurrence afin d'établir et de prioriser les mesures de sûreté. L'identification, la sélection et la hiérarchisation des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que leur niveau d'efficacité pour réduire la vulnérabilité sont prévus aux articles 15.13 et 15.14 de la partie B du Code ISPS. Enfin, les articles 15.15 et 15.16 de la partie B du Code ISPS contiennent les dispositions pertinentes pour l'identification des points vulnérables.

Le Code ISPS permet qu'une évaluation de la sûreté couvre plusieurs installations, par exemple des installations adjacentes de la même entreprise. Cela sera également possible dans le cadre de cette nouvelle réglementation, mais seulement après l'accord préalable exprès de l'ANSM.

Art. 2.5.2.31
Approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

L'ANSM dispose d'un délai non contraignant de 30 jours pour approuver l'évaluation de la sûreté qui a été rédigée par le CLSM. À cet égard également, il sera créé un module sur la nouvelle plateforme ISPS, les membres

voorliggende ontwerp de inhoud niet specifiek bepalen. Deze staan immers opgenomen in deel A van de ISPS-Code die krachtens de ISPS-Verordening reeds deel uitmaakt van de toepasselijke regelgeving in België. Het voorliggende wetsontwerp gaat echter wel verder dan Europese normen en stelt ook dat de artikelen uit deel B van de ISPS-Code die betrekking hebben op de beveiligingsbeoordeling moeten worden toegepast. *In concreto* gaat het over de artikelen 15.5 tot en met 15.16 van deel B van de ISPS-Code. De artikelen 15.3 en 15.4 van deel B van de ISPS-Code werden door de ISPS-Verordening reeds van dwingend recht gemaakt binnen de Europese Unie.

De artikelen 15.5 tot en met 15.8 van deel B van de ISPS-Code hebben betrekking op de identificatie en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuren die dienen te worden beschermd. Dit identificatie- en evaluatieproces schept een basis om strategieën ter vermindering van beveiligingsincidenten te kunnen richten op die bedrijfsmiddelen en bouwwerken die dienen te worden beschermd. In dit proces moet onder meer gekeken worden naar mogelijke sterfgevallen, het economisch belang, de symbolische waarde en de aanwezigheid van overheidsinstallaties.

De artikelen 15.9 tot en met 15.12 van deel B van de ISPS-Code betreffen de identificatie van mogelijke bedreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuren en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, ten einde beveiligingsmaatregelen vast te stellen en te prioriteren. Identificatie, selectie en het prioriteren van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun mate van doeltreffendheid in het verminderen van de kwetsbaarheid is opgenomen in de artikelen 15.13 en 15.14 van deel B van de ISPS-Code. Tot slot bevatten de artikelen 15.15 en 15.16 van deel B van de ISPS-Code de relevante bepalingen voor de identificatie van kwetsbare punten.

De ISPS-Code laat toe dat een beveiligingsbeoordeling meerdere faciliteiten, bijvoorbeeld naast elkaar gelegen faciliteiten van dezelfde onderneming, omvat. Dit zal ook mogelijk zijn onder deze nieuwe regelgeving maar slechts na het uitdrukkelijke voorafgaande akkoord van de NAMB.

Art; 2.5.2.31
Goedkeuring beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

De NAMB beschikt over een niet bindende termijn van 30 dagen om de beveiligingsbeoordeling die opgesteld werd door het LCMB goed te keuren. Ook hiervoor zal een module worden opgericht in het nieuwe

devant apporter leur vote formel et pouvant consulter tous les documents relatifs à l'évaluation de la sûreté.

Art. 2.5.2.32
Durée de validité de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

L'évaluation de la sûreté d'une installation portuaire doit être de nouveau exécutée au moins tous les 5 ans. L'article 15.4 de la partie A du Code ISPS, donc de droit impératif, dispose toutefois que l'évaluation de la sûreté est revue et actualisée périodiquement compte tenu des menaces changeantes et/ou de petits changements de l'installation portuaire, et que celle-ci est toujours revue et actualisée en cas de changements considérables dans l'installation portuaire.

Tout comme les évaluations de sûreté du port, le plan de sûreté doit être rédigé dans les six mois afin d'éviter qu'on ne travaille avec une évaluation dépassée. Cela ne s'applique pas aux modifications non substantielles du plan de sûreté ou en cas de modifications temporaires pour des événements (voir article 2.5.2.36).

Sous-section 3

Plan de sûreté d'une installation portuaire

Art. 2.5.2.33
Le PFSO

Le PFSO est le responsable de la sûreté de l'installation portuaire et occupe une position clé dans la sûreté du terminal. Pour être désigné en tant que PFSO, la personne doit être liée à l'entreprise, soit en tant qu'administrateur, soit en tant que membre du personnel, ou il faut être un travailleur d'un organisme de sûreté reconnu. Les organismes de sûreté reconnus sont des entreprises qui, à cet effet, sont auditées et habilitées par l'ANSM pour la réalisation de tâches imposées par cette législation (voir section 8, articles 2.5.2.69 et suivants).

Chaque désignation ou modification du PFSO doit être immédiatement notifiée au LCSM et à l'ANSM. Cela sera aussi possible par le biais de la nouvelle plateforme ISPS.

Les PFSO's disposent, tous comme les membres de l'ANSM et les CLSM, d'informations cruciales en ce qui concerne la sûreté de l'installation portuaire. Ils sont donc par excellence bien placés pour abuser de cette position clé. Tout comme les personnes publiques qui ont accès

ISPS-platform waarbij de leden hun uitdrukkelijke stem moeten uitbrengen en alle documenten betreffende de beveiligingsbeoordeling kunnen raadplegen.

Art. 2.5.2.32
Geldigheidsduur beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

Minstens om de 5 jaar moet de beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit opnieuw worden uitgevoerd. Artikel 15.4 van deel A van de ISPS-Code, dus van dwingend recht, bepaalt echter ook dat de beveiligingsbeoordeling periodiek wordt herzien en bijgewerkt rekening houdend met veranderende bedreigingen en/of kleine veranderingen van de havenfaciliteit, en dat deze altijd wordt herzien en bijgewerkt bij aanzienlijke veranderingen in de havenfaciliteit.

Net zoals de beveiligingsbeoordelingen van de haven moet het beveiligingsplan binnen de zes maanden worden opgesteld om te vermijden dat er gewerkt wordt met een achterhaalde beoordeling. Dit is niet van toepassing voor niet substantiële wijzigingen van het beveiligingsplan of bij tijdelijke wijzigingen voor evenementen (zie artikel 2.5.2.36).

Onderafdeling 3

Beveiligingsplan van een havenfaciliteit

Art. 2.5.2.33
PFSO

De PFSO is de beveiligingsverantwoordelijke van de havenfaciliteit en bekleedt een sleutelpositie in de beveiliging van de terminal. Om als PFSO te worden aangesteld moet de persoon verbonden zijn aan de onderneming, of als bestuurder, of als personeelslid, of moet men een werknemer zijn van een erkende beveiligingsorganisatie. Erkende beveiligingsorganisaties zijn ondernemingen die hiertoe geauditeerd en gemachtigd worden door de NAMB voor het uitvoeren van taken opgelegd door deze wetgeving (zie afdeling 8, artikelen 2.5.2.69 en volgende).

Elke aanduiding of wijziging van de PFSO moet onmiddellijk ter kennis worden gebracht van het LCMB en de NAMB. Dit zal ook kunnen via het nieuwe ISPS-platform.

De PFSO's beschikken net als de leden van de NAMB en de LCMB's over cruciale informatie met betrekking tot de beveiliging van de havenfaciliteit. Zij zijn dus bij uitstek ideaal geplaatst om deze sleutelpositie te misbruiken. Net zoals de overheidspersonen die toegang hebben tot

à ces données, il est dès lors requis une habilitation de sécurité de niveau SECRET telle que visée dans la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Une personne qui ne peut obtenir cette habilitation de sécurité, ne peut exercer la fonction de PFSO.

L'article 16.1 de la partie B du Code ISPS stipule que l'établissement d'un plan de sûreté de l'installation portuaire relève de la responsabilité du PFSO et que le PFSO conserve la responsabilité finale de l'établissement du plan. Dans le présent projet, la responsabilité finale de l'établissement et de la mise en œuvre de ce plan est attribuée à l'entreprise ou à la personne physique qui exploite l'installation portuaire. Du fait qu'on peut faire appel à un organisme de sûreté externe reconnu pour louer un PFSO, il n'est pas possible que l'exploitant délègue ses responsabilités à une entreprise externe pour ce sujet important. Il ressort en effet aussi du sondage réalisé auprès des membres de l'ANSM qu'il faut augmenter la prise de conscience auprès des entreprises actives dans le secteur maritime pour parvenir à une implémentation effective de la sûreté du port. L'article 16.1 précité avait aussi pour effet non désiré qu'il était difficile pour les entreprises de trouver dans leur entreprise des membres du personnel qui voulaient exécuter la tâche de PFSO, au motif qu'on a craint que la responsabilité finale pouvait aussi entraîner la responsabilité personnelle du PFSO. C'est la raison pour laquelle, il est affirmé peut-être à titre surabondant, mais pour éviter toute ambiguïté, que la responsabilité est régie conformément au droit commun. Cette législation ne crée pas de régime spécial de responsabilité du PFSO.

Le paragraphe 3 est une extériorisation du besoin de prise de conscience dans le secteur maritime de la problématique de sûreté. Les entreprises actives dans ce secteur doivent donner au PFSO le soutien nécessaire pour pouvoir exécuter les tâches et responsabilités. Le contenu de la notion de "soutien" sera examiné concrètement, mais comprend certainement le temps et les moyens nécessaires pour exécuter le plan de sûreté.

Un PFSO peut être désigné pour plusieurs installations portuaires. Néanmoins, il faut toujours examiner, tout comme la notion de "soutien par l'entreprise", si le PFSO dispose de suffisamment de temps pour pouvoir exécuter correctement les tâches et responsabilités pour chaque installation portuaire. La combinaison de 2 petites installations portuaires mises l'une à côté de l'autre est par exemple possible, mais il est difficile de combiner 2 grands terminaux dans différents ports avec 1 PFSO.

Il est important que si le PFSO est un membre du personnel d'un organisme de sûreté externe reconnu,

deze data wordt dan ook een veiligheidsmachtiging niveau GEHEIM zoals bedoeld in de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen vereist. Een persoon die deze veiligheidsmachtiging niet kan bekomen, kan de functie van PFSO niet uitoefenen.

In artikel 16.1 van deel B van de ISPS-Code staat dat het opstellen van een beveiligingsplan van de havenfaciliteit de verantwoordelijkheid is van de PFSO en dat de PFSO de eindverantwoordelijkheid blijft behouden voor het opstellen van het plan. In het voorliggende ontwerp wordt de eindverantwoordelijkheid voor het opstellen en implementeren van dit plan gelegd bij het bedrijf of de natuurlijke persoon die de havenfaciliteit exploiteert. Doordat er een beroep kan gedaan worden op een externe erkende beveiligingsorganisatie voor het inhuren van een PFSO, kan het niet zijn dat de exploitant zijn verantwoordelijkheden zou delegeren aan een externe onderneming voor dit belangrijk onderwerp. Uit de bevraging bij de leden van de NAMB blijkt immers ook dat de bewustwording bij de bedrijven in de maritieme sector verhoogd moet worden om tot een effectieve implementatie van de havenbeveiliging te komen. Het voormelde artikel 16.1 had ook tot ongewenst effect dat het moeilijk was voor ondernemingen om binnen hun bedrijf personeelsleden te vinden die de taak van PFSO wilden uitvoeren omdat er gevreesd werd dat de eindverantwoordelijkheid ook de persoonlijke aansprakelijkheid van de PFSO kon teweeg brengen. Daarom wordt, mogelijks ten overvloede, maar voor alle duidelijkheid gesteld dat de aansprakelijkheid geregeld wordt overeenkomstig het gemeen recht. Deze wetgeving creëert geen bijzonder stelsel voor de aansprakelijkheid van de PFSO.

Paragraaf 3 is een veruitwendiging van de nood aan bewustwording binnen de maritieme sector van de beveiligingsproblematiek. Ondernemingen actief in deze sector moeten de PFSO de nodige ondersteuning geven om de taken en verantwoordelijkheden te kunnen uitvoeren. De invulling van het begrip "steun" zal *in concreto* worden bekeken, maar omvat zeker de nodige tijd en middelen om het beveiligingsplan uit te voeren.

Een PFSO mag aangesteld worden voor meerdere havenfaciliteiten. Echter moet altijd bekeken worden, net zoals bij het begrip "steun door de onderneming", of de PFSO over voldoende tijd beschikt om de taken en verantwoordelijkheden voor elke havenfaciliteit naar behoren te kunnen uitvoeren. Het combineren van 2 kleine naast elkaar gelegen havenfaciliteiten kan bijvoorbeeld mogelijk zijn, maar het is moeilijk om 2 grote terminals in verschillende havens te combineren met 1 PFSO.

Belangrijk is dat indien de PFSO een personeelslid is van een externe erkende beveiligingsorganisatie is,

ce dernier ne peut être l'employeur des agents de surveillance qui sont actifs dans l'installation portuaire en exécution de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. Cette disposition est introduite pour garantir l'indépendance des services de surveillance.

Les incidents de sûreté peuvent toujours survenir et ne sont pas liés par les heures de travail fixes pendant les jours ouvrables. Pour ce motif, il faut aussi désigner un adjoint pour chaque PFSO. Un exploitant d'une installation portuaire peut aussi désigner plus d'1 PFSO. Il est aussi autorisé que le PFSO soit par exemple un travailleur de l'entreprise, et l'adjoint un travailleur de l'organisme de sûreté externe reconnu, ou inversement.

Art. 2.5.2.34
Élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire

Sur la base de l'évaluation de la sûreté approuvée, l'entreprise qui exploite l'installation portuaire doit établir un plan de sûreté. Cette entreprise peut aussi être une entité de droit public. Outre l'évaluation de la sûreté, il faut aussi tenir compte des dispositions de la partie A du Code ISPS. Un plan de sûreté doit comporter au moins les éléments suivants:

1° des mesures visant à empêcher l'introduction dans l'installation portuaire ou à bord d'un navire d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont le transport est interdit; ces mesures doivent aussi comprendre les marchandises, les personnes et les animaux qui relèvent de la définition large d'action non autorisée;

2° des mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à l'installation portuaire, aux navires amarrés dans l'installation portuaire et aux terrains interdits;

3° des procédures pour faire face aux menaces contre ou aux atteintes à la sûreté, y compris les dispositions pour maintenir les opérations critiques de l'installation portuaire ou de l'interface navire/pays;

4° des procédures pour donner suite aux éventuelles consignes de sûreté données au niveau de sûreté 3;

5° des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté;

deze laatste niet de werkgever mag zijn van de bewakingsagenten die in uitvoering van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid op de havenfaciliteit actief zijn. Deze bepaling wordt ingevoerd om de onafhankelijkheid van de bewakingsdiensten te garanderen.

Beveiligingsincidenten kunnen zich altijd voordoen en zijn niet gebonden door de vaste werkuren op weekdagen. Om deze reden moet voor elke PFSO ook een adjunct worden aangeduid. Een exploitant van een havenfaciliteit mag ook meer dan 1 PFSO aanduiden. Het is ook toegelaten dat de PFSO bijvoorbeeld een werknemer van de onderneming is, en de adjunct een werknemer van de externe erkende beveiligingsorganisatie, of omgekeerd.

Art. 2.5.2.34
Opstellen beveiligingsplan van de havenfaciliteit

Op basis van de goedgekeurde beveiligingsbeoordeling moet de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert een beveiligingsplan maken. Deze onderneming kan ook een entiteit naar publiek recht zijn. Naast de beveiligingsbeoordeling moet ook rekening gehouden worden met de bepalingen uit deel A van ISPS-Code. Een beveiligingsplan moet minstens de volgende elementen bevatten:

1° maatregelen om te voorkomen dat er voor gebruik tegen personen, schepen of havens bedoelde wapens of andere gevaarlijke stoffen en apparaten, waarvan het vervoer verboden is, de havenfaciliteit in of aan boord van een schip worden gebracht; deze maatregelen moeten ook de goederen, personen en dieren omvatten die onder de uitgebreide definitie van ongeoorloofde actie vallen;

2° maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden toegang krijgen tot de havenfaciliteit, tot de in havenfaciliteit aangemeerde schepen, en tot de verboden terreinen;

3° procedures waarmee kan worden gereageerd op beveiligingsbedreigingen of inbreuken, met inbegrip van bepalingen inzake de handhaving van kritische operaties van de havenfaciliteit of het schip/land raakvlak;

4° procedures waarmee kan worden gereageerd op eventuele beveiligingsinstructies bij beveiligingsniveau 3;

5° procedures voor evacuaties in geval van beveiligingsdreigingen of inbreuken op de beveiliging;

6° les tâches du personnel de l'installation portuaire auquel sont attribuées des responsabilités en matière de sûreté et celles des autres membres du personnel de l'installation concernant les aspects liés à la sûreté;

7° des procédures pour la collaboration avec le navire en ce qui concerne la sûreté;

8° des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour;

9° des procédures de notification des incidents de sûreté;

10° l'identification du PFSO, y compris les coordonnées où il peut être joint 24/7;

11° des mesures visant à garantir la sûreté des informations contenues dans le plan;

12° des mesures visant à garantir une sûreté efficace de la cargaison et des appareils de chargement et de déchargement à l'intérieur de l'installation portuaire;

13° des procédures pour le contrôle du plan de sûreté de l'installation portuaire;

14° des procédures pour donner suite à l'activation du système d'alerte de sûreté du navire dans l'installation portuaire;

15° des procédures visant à faciliter le congé à terre pour le personnel du navire ou les changements de personnel et l'accès des visiteurs au navire, dont les délégués des organisations syndicales pour les gens de mer et les ouvriers portuaires.

Les dispositions de la partie B du Code ISPS deviennent également impératives et doivent être intégrées dans la rédaction du plan de sûreté, à l'exception de 4 articles. Les exceptions concernent l'article 16.1 de la partie B du Code ISPS qui attribue la responsabilité pour le plan de sûreté au PFSO. Comme déjà expliqué plus haut, cette responsabilité en Belgique incombe à l'entreprise qui exploite l'installation portuaire. L'article 16.61 concerne l'approbation du plan qui est régie dans le nouvel article 2.5.2.35 CBN. Les articles 16.62 et 16.63 ont trait à une déclaration à délivrer par l'État en ce qui concerne l'installation portuaire et sont repris dans le futur article 2.5.2.41 CBN.

Les articles 16.2 à 16.60 de la partie B du Code ISPS qui sont impératifs, ont notamment trait aux aspects suivants:

6° de taken van voor de beveiliging verantwoordelijk personeel van de havenfaciliteit en van ander personeel van de faciliteit in verband met beveiligingsaspecten;

7° procedures voor het samenwerken met het zeeschip betreffende de beveiliging;

8° procedures voor de periodieke beoordeling en bijwerking van het plan;

9° procedures voor het melden van beveiligingsincidenten;

10° identificatie van de PFSO, vergezeld van 24/7 contactinformatie;

11° maatregelen om de beveiliging van de in het plan vervatte informatie te waarborgen;

12° maatregelen om een doeltreffende beveiliging van lading en laad- en losapparatuur binnen de havenfaciliteit te waarborgen;

13° procedures voor het controleren van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit;

14° reactieprocedures wanneer het scheepsveiligheidsalarmsysteem in de havenfaciliteit wordt geactiveerd;

15° procedures ter vergemakkelijking van walverlof voor het scheepspersoneel of personeelswisselingen en van de toegang van bezoekers tot het schip, waaronder afgevaardigden van de vakbondsorganisaties voor zeelieden en havenarbeiders.

Ook de bepalingen uit deel B van de ISPS-Code worden van dwingend recht en moeten meegenomen worden bij het opstellen van het beveiligingsplan met uitzondering van 4 artikelen. De uitzonderingen betreffen artikel 16.1 van deel B van de ISPS-Code dat de verantwoordelijkheid voor het beveiligingsplan bij de PFSO legt. Zoals hoger reeds toegelicht wordt deze verantwoordelijkheid in België bij de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert gelegd. Artikel 16.61 betreft de goedkeuring van het plan dat geregeld wordt in het nieuwe artikel 2.5.2.35 BSW. De artikelen 16.62 en 16.63 hebben betrekking op de een door de overheid af te geven verklaring betreffende de havenfaciliteit en dewelke opgenomen worden in het toekomstige artikel 2.5.2.41 BSW.

De artikelen 16.2 tot en met 16.60 van deel B van de ISPS-Code die van dwingend recht worden, hebben betrekking op onder meer de volgende aspecten:

1° le contenu du plan de sûreté du port;

2° l'organisation et l'exécution des tâches de sûreté dans l'installation portuaire;

3° l'accès à l'installation portuaire;

4° les zones d'accès restreint à l'intérieur de l'installation portuaire;

5° la manutention de la cargaison;

6° la livraison des provisions de bord;

7° la manutention des bagages non accompagnés;

8° le contrôle de la sûreté de l'installation portuaire; il s'agit des dispositions relatives à l'éclairage, au personnel de sûreté y compris les patrouilles, la surveillance caméra par des moyens thermiques et visuels et l'appareillage de détection d'accès.

Le plan de sûreté doit en outre également intégrer toutes les mesures qui sont imposées en vertu des arrêtés d'exécution de cette loi qui fixent les normes nécessaires en matière de sûreté. Ces normes ont notamment trait au contrôle d'accès, à la sécurisation du périmètre et au contrôle par des systèmes de surveillance ou automatiques.

Art. 2.5.2.35
Approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire

Le CLSM donne son avis sur le plan de sûreté rédigé par l'entreprise. Le CLSM peut poser des questions et demander des renseignements supplémentaires à l'entreprise et peut proposer des adaptations au plan de sûreté si le CLSM est d'avis que le plan n'est pas conforme. Finalement, les membres du CLSM donnent, par le biais de la plateforme ISPS, un avis motivé à l'ANSM qui décide d'approuver ou non le plan.

Tout comme avec les approbations précédentes qui ont déjà été discutées, il ne sera plus appliqué ici de procédure tacite. Tout se déroulera par le biais d'un nouveau module sur la plateforme ISPS, sur laquelle tous les avis et votes doivent être intégrés et tous les documents peuvent être consultés par tous les membres.

1° de inhoud van het havenbeveiligingsplan;

2° de organisatie en uitvoering van beveiligingstaken in de havenfaciliteit;

3° de toegang tot de havenfaciliteit;

4° de gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor beperkingen gelden;

5° de ladingbehandeling;

6° de scheepsbevoorrading;

7° de omgang met onbegeleide bagage;

8° het toezicht op de beveiliging van de havenfaciliteit; dit betreft de bepalingen inzake verlichting, beveiligingspersoneel met inbegrip van patrouilles, camerabewaking door thermische en visuele middelen en toegangsdetectieapparatuur.

Het beveiligingsplan moet verder ook alle maatregelen opnemen die opgelegd worden krachtens de uitvoeringsbesluiten van deze wet die de nodige standaarden inzake beveiliging vaststellen. Deze standaarden hebben onder meer betrekking op de toegangscontrole, perimeterbeveiliging en toezicht via bewaking of automatische systemen.

Art. 2.5.2.35
Goedkeuring beveiligingsplan van de havenfaciliteit

Het betrokken LCMB geeft advies over het door de onderneming opgesteld beveiligingsplan. Het LCMB mag bijkomende vragen en inlichtingen vragen aan de onderneming en kan aanpassingen aan het beveiligingsplan voorstellen indien het LCMB van oordeel is dat het plan niet voldoet. Finaal geven de leden van het LCMB via het ISPS-platform een gemotiveerd advies aan de NAMB die beslist over de al dan niet goedkeuring van het plan.

Net zoals bij de vorige goedkeuringen die reeds werden besproken zal ook hier geen stilzwijgende procedure meer worden toegepast. Alles zal verlopen via een nieuwe module in het ISPS-platform waar alle adviezen en stemmen moeten in worden opgenomen, en waar alle documenten raadpleegbaar zijn door alle leden.

Art. 2.5.2.36
Modification du plan de sûreté de l'installation portuaire

Les petites modifications telles que le changement de coordonnées ou d'un nom ne doivent pas être soumis à l'avis ou à l'approbation respectivement du CLSM et de l'ANSM. Les modifications substantielles, telles que l'introduction d'un nouveau système de caméra ou les modifications relatives à la présence d'agents de surveillance, sont toutefois des modifications substantielles qui doivent suivre le processus d'avis et d'approbation. Une délégation est donnée au Roi pour déterminer tout ce qu'il faut entendre par une modification substantielle.

Tout comme avec les plans de sûreté pour un port, il peut y avoir une modification temporaire au plan pour des événements. L'exemple des grands voiliers qui amarrent à un quai explique aussi cela ici. Pendant cette période, il est par exemple nécessaire que les visiteurs soient contrôlés d'une façon beaucoup plus souple sans que des données biométriques ne doivent être prises. Cela peut alors être limité à une certaine zone dans laquelle il n'y a pas de cargaison et dans laquelle il n'y a pas de navires qui doivent être chargés ou déchargés.

Art. 2.5.2.37
Retrait du plan de sûreté de l'installation portuaire

Le présent article est comparable au retrait du plan de sûreté du port, avec 1 différence fondamentale. Le retrait du plan sera toujours entier et concernera l'ensemble de l'installation portuaire. S'agissant d'un port, cela pouvait être partiel, au motif que différentes installations portuaires sont situées dans un port. Une installation portuaire est toutefois un ensemble indivisible pour l'application de cette loi. Si une entreprise entend diviser son installation en 2 parties avec différentes normes de sûreté, il faudra établir 2 plans de sûreté.

Un recours contre la décision de retrait est possible auprès du ministre, outre les différentes procédures prévues par les lois coordonnées sur le Conseil d'État.

Art. 2.5.2.38
Évaluations intermédiaires

Le CLSM est chargé de l'évaluation des plans de sûreté des installations portuaires. Cette évaluation doit être effectuée au moins une fois à mi-chemin de la durée de validité de 5 ans du plan de sûreté. Par ailleurs, le CLSM peut réaliser d'office une évaluation s'il n'est plus possible de garantir la sûreté ou s'il y a des

Art. 2.5.2.36
Wijziging beveiligingsplan van de havenfaciliteit

Kleine wijzigingen zoals de verandering van een contactgegeven of een naam moeten niet voor advies en goedkeuring aan respectievelijk het LCMB en de NAMB worden voorgelegd. Substantiële wijzigingen, zoals de invoering van een nieuw camerasysteem of de wijzigen van de aanwezigheid van bewakingsagenten, zijn wel substantiële wijzigingen die het proces van advies en goedkeuring moeten volgen. Een delegatie wordt gegeven aan de Koning om te bepalen wat allemaal onder een substantiële wijziging moet worden begrepen.

Net zoals bij de beveiligingsplannen voor een haven kan er voor evenementen een tijdelijke wijziging aan het plan zijn. Het voorbeeld van de grote zeilschepen die aanmeren aan een kade verduidelijkt dat ook hier. Tijdens deze periode is het bijvoorbeeld noodzakelijk dat de bezoekers op een meer soepelere wijze gecontroleerd worden zonder dat biometrische gegevens moeten worden genomen. Dit kan dan beperkt worden tot een bepaalde zone waar er zich geen lading bevindt en waar er geen zeeschepen zijn die geladen of gelost moeten worden.

Art. 2.5.2.37
Intrekking beveiligingsplan van de havenfaciliteit

Dit artikel is vergelijkbaar met de intrekking van het beveiligingsplan van de haven, met 1 fundamenteel verschil. De intrekking van het plan zal altijd geheel zijn en de ganse havenfaciliteit betreffen. Bij een haven kon dit gedeeltelijk zijn omdat er verschillende havenfaciliteiten gelegen zijn in een haven. Een havenfaciliteit is echter één en ondeelbaar voor de toepassing van deze wet. Indien een onderneming zijn faciliteit in 2 delen zal willen splitsen met verschillende beveiligingsnormen, zullen er 2 beveiligingsplannen gemaakt moeten worden.

Beroep tegen de beslissing tot intrekking is mogelijk bij de minister, naast de verschillende procedures voorzien bij de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Art. 2.5.2.38
Tussentijdse evaluaties

Het betrokken LCMB wordt belast met de evaluatie van de beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten. Deze evaluatie moeten minstens éénmaal halfweg de geldigheidsduur van 5 jaar van het beveiligingsplan gebeuren. Daarnaast kan het LCMB van ambtswege een evaluatie uitvoeren indien de beveiliging niet meer kan

soupçons sérieux à cet égard. L'évaluation est transmise à l'ANSM qui peut prendre les mêmes mesures que par rapport à un port, à savoir fixer des délais dans lesquels il faut adapter le plan, retirer le plan ou faire réaliser une nouvelle évaluation de la sûreté.

Art. 2.5.2.39
Formation

Mener une politique effective en matière de sûreté requiert aussi que toutes les personnes concernées travaillant dans une installation portuaire soient conscientes de cette problématique et qu'elles aient obtenu une formation à cet égard. En fonction du poste occupé par l'intéressé, il est introduit différents niveaux de formation.

Un PFSO doit suivre la formation la plus approfondie et doit aussi passer un examen à cet égard, soit auprès d'un organisme de sûreté reconnu qui doit satisfaire à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, soit auprès d'un organisme de formation reconnu. Une délégation est donnée au Roi pour organiser et régler cet examen. Ces instances transmettent la liste des personnes ayant réussi à l'ANSM qui délivre les certificats. Une personne doit disposer de ce certificat, donc avoir réussi l'examen, au plus tard dans les six mois suivant la désignation en tant que PFSO.

Les membres du personnel qui accomplissent des tâches de sûreté et tous les autres membres du personnel, y compris les ouvriers portuaires, doivent avoir suivi une formation. Les éléments qui ont été repris dans le projet de loi proviennent du Code ISPS. Pour ce qui est les des ouvriers portuaires, le PFSO peut se contenter d'échantillons, au motif que cette formation est dispensée dans les cours de formation.

Art. 2.5.2.40
Exercice

Chaque année, un grand exercice doit être mené par chaque installation portuaire. En outre, il faut faire des exercices trimestriels, comme requis par l'article 15.6 de la partie B du Code ISPS. Cette disposition de la partie B a été rendue impérative par le Règlement ISPS et doit donc être respectée par les installations portuaires. L'absence des exercices requis peut donner lieu à la mise en place d'une évaluation intermédiaire, conformément à l'article 2.5.2.38.

gegarandeerd worden of er ernstige vermoedens hiertoe zijn. De evaluatie wordt overgemaakt aan de NAMB die zelfde maatregelen kan nemen als ten opzichte van een haven, met name termijnen vaststellen waarbinnen het plan moet worden aangepast, het plan intrekken of een nieuwe beveiligingsbeoordeling laten uitvoeren.

Art. 2.5.2.39
Vorming

Het voeren van een effectief beleid inzake beveiliging vereist ook dat al de betrokken personen werkzaam in een havenfaciliteit bewust zijn van deze problematiek en een vorming hebben bekomen hierover. Afhankelijk van de functie die betrokkene uitvoert worden verschillende niveaus van opleiding ingevoerd.

Een PFSO moet de meest grondige vorming volgen en moet hierover ook een examen afleggen bij of een erkende beveiligingsorganisatie die moet voldoen aan de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, of bij een erkende opleidingsinstantie. Een delegatie wordt gegeven aan de koning om dit examen te organiseren en te regelen. Deze instanties maken de lijst van geslaagden over aan de NAMB die de certificaten uitreiken. Een persoon moet uiterlijk over dit certificaat, dus geslaagd zijn voor het examen, binnen de zes maanden na de aanduiding als PFSO.

Personeel dat bezig is met beveiligingstaken en al het andere personeel, met inbegrip van de havenarbeiders, moeten een opleiding gevolgd hebben. De onderdelen die opgenomen werden in het wetsontwerp komen uit de ISPS-Code. Voor wat in het bijzonder de havenarbeiders kan de PFSO zich beperken tot steekproeven omdat deze opleiding gegeven wordt in de opleidingscursussen.

Art. 2.5.2.40
Oefening

Elk jaar moet een grote oefening gehouden worden door elke havenfaciliteit. Tevens moeten er kwartaaloefeningen gehouden worden zoals vereist door artikel 15.6 van deel B van de ISPS-Code. Deze bepaling uit deel B werd door de ISPS-Verordening van dwingend recht gemaakt en moet dus worden nageleefd door de havenfaciliteiten. Het ontbreken van de vereiste oefeningen kan aanleiding geven tot het instellen van een tussentijdse evaluatie overeenkomstig artikel 2.5.2.38.

Art. 2.5.2.41
Déclaration d'Approbation

Une installation portuaire qui a un plan de sûreté valable, obtient de l'ANSM une attestation officielle qui confirme qu'il y a un plan approuvé. Contrairement à ce qui est stipulé dans le Code ISPS, on n'appelle pas cela, dans le présent projet de loi, "déclaration de respect". En effet, l'État ne peut pas confirmer que l'installation portuaire respectera le plan à tout moment. Des inspections et un maintien sont nécessaires.

Sous-section 4

Autres mesures

Art. 2.5.2.42
Mesures alternatives

L'article 5 du Règlement ISPS et la Règle 11 du Code ISPS permettent à la Belgique de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux dans lesquels des mesures alternatives pour la sûreté sont élaborées pour des lignes fixes intracommunautaires ou pour des voyages internationaux de courte durée. Ces installations portuaires pourraient dès lors uniquement être utilisées pour ces lignes fixes ou pour ces voyages internationaux de courte durée. Pour ne pas perturber les conditions de concurrence équitables entre les différentes installations portuaires, ce régime n'est pas autorisé en Belgique, et chaque installation doit satisfaire à cette mesure, à savoir la rédaction d'un plan de sûreté après la réalisation d'une évaluation de la sûreté. Au moment de la fixation des normes (voir article 2.5.2.44), toutes les circonstances sont en effet déjà prises en compte.

Art. 2.5.2.43
Mesures équivalentes

Du fait que la rédaction d'une évaluation de la sûreté et un plan de sûreté peuvent prendre un certain temps, on peut accorder en vertu de la Prescription 12.2 du Code ISPS qu'une installation portuaire implémente des mesures de sûreté qui équivalent tout ce qui est imposé par cette loi ou par les exigences internationales. Il n'est pas encore nécessaire dans cette situation de disposer d'un plan de sûreté approuvé, mais les mesures sur terrain doivent évidemment déjà être opérationnelles pour garantir la sûreté. Cela doit rester un régime d'exception par lequel la durée maximale ne peut dépasser un an. La décision finale d'accorder un tel règlement équivalent

Art. 2.5.2.41
Verklaring van Goedkeuring

Een havenfaciliteit die een geldig beveiligingsplan heeft verkrijgt van de NAMB een officieel attest dat bevestigt dat er een goedgekeurd plan is. In tegenstelling tot de bepaling in de ISPS-Code, wordt dit in het voorliggende wetsontwerp geen verklaring van naleving genoemd. Immers kan de overheid niet bevestigen dat de havenfaciliteit het plan ten alle tijde zal naleven. Inspecties en handhaving zijn noodzakelijk.

Onderafdeling 4

Andere regelingen

Art. 2.5.2.42
Alternatieve regelingen

Artikel 5 van ISPS-Verordening en Voorschrift 11 van de ISPS-Code staan toe dat België bilaterale of multilaterale akkoorden zou sluiten waarin alternatieve regelingen voor de beveiliging worden uitgewerkt voor intracommunautaire vaste lijnen of voor korte internationale reizen. Deze havenfaciliteiten zouden dan ook enkel gebruikt kunnen worden voor deze vaste lijnen of korte internationale reizen. Om het gelijke speelveld tussen de verschillende havenfaciliteiten niet te verstoren, wordt deze regeling niet toegelaten in België, en moet elke faciliteit aan deze regeling voldoen, met name het opstellen van een beveiligingsplan na een beveiligingsbeoordeling. Bij het vaststellen van de standaarden (zie artikel 2.5.2.44) worden immers ook alle omstandigheden al mee in rekening genomen.

Art. 2.5.2.43
Gelijkwaardige regelingen

Doordat het opstellen van een beveiligingsbeoordeling en een beveiligingsplan enige tijd in beslag kan nemen, kan er krachtens Voorschrift 12.2 van de ISPS-Code worden toegestaan dat een havenfaciliteit beveiligingsmaatregelen implementeert die gelijkstaan met al hetgeen door deze wet of de internationale vereisten wordt opgelegd. Het is in deze situatie nog niet noodzakelijk om over een goedgekeurd beveiligingsplan te beschikken, maar uiteraard moeten de maatregelen op het terrein reeds operationeel zijn om de beveiliging te garanderen. Dit moet een uitzonderingsregime blijven waarbij de maximale duur één jaar niet te boven mag

repose sur l'ANSM après avis du CLSM concerné qui peut évaluer au mieux la situation sur le terrain.

Sous-section 5

Normes de sûreté

Art. 2.5.2.44
Instructions de l'ANSM

L'ANSM reçoit la tâche de rédiger des instructions pour les procédures à suivre et la communication; y compris les signalements obligatoires en cas d'incidents et d'exercices. Par ailleurs, l'ANSM est aussi chargée d'établir toutes les normes pour la sûreté de l'installation portuaire. On entend par là le contrôle d'accès, la protection physique du périmètre et le contrôle au moyen d'agents de surveillance, d'appareils de détection des mouvements, de l'éclairage et de caméras optiques et thermiques. L'ANSM peut aussi continuer d'élaborer tous les points de la partie B du Code ISPS qui, en vertu de l'article 2.5.2.34, doivent être repris dans un plan de sûreté.

Un problème souvent récurrent est qu'en cas d'incidents dans l'installation portuaire, il est souvent difficile d'obtenir une imagerie claire. C'est toutefois indispensable pour pouvoir intervenir en toute sécurité tant en cas d'incidents de sûreté qu'en cas d'incidents de sûreté. L'ANSM peut donc rédiger des instructions visant à améliorer cette imagerie et à veiller à ce que les risques pour les services intervenants soient limités à un minimum, via une imagerie tant en deux dimensions qu'en trois dimensions. En outre, l'imagerie appuie la décision nécessaire au sujet de la surveillance du périmètre et du contrôle de surveillance par des personnes et appareils dans l'installation portuaire.

Lors de la rédaction de ces instructions, l'ANSM doit tenir compte de la grande diversité d'activités dans les différentes installations portuaires. Le traitement par exemple de conteneurs et de marchandises en vrac requiert une autre approche. La protection physique d'une installation chimique doit satisfaire à des normes plus sévères qu'un terminal de fruits. L'origine des marchandises et des navires constitue aussi un élément qui doit être pris en considération lors de la mise en œuvre des mesures de sûreté. Il est important de noter que ces instructions de l'ANSM en tant qu'organe administratif ne sont pas des normes impératives, mais bien des directives. Ces instructions peuvent toutefois être rendues exécutoires, conformément au prescrit de l'article 2.5.2.45.

gaan. De finale beslissing om een dergelijke gelijkwaardige regeling toe te staan ligt bij de NAMB na advies van het betrokken LCMB die de situatie op het terrein het beste kan beoordelen.

Onderafdeling 5

Beveiligingsstandaarden

Art. 2.5.2.44
Onderrichtingen door de NAMB

De NAMB verkrijgt de taak om onderrichtingen op te stellen voor de te volgen procedures en communicatie; met inbegrip van de verplichte meldingen bij incidenten en oefeningen. Hiernaast wordt de NAMB ook belast met het vaststellen van alle standaarden voor de beveiliging van de havenfaciliteit. Hieronder worden begrepen de toegangscontrole, de fysieke bescherming van de perimeter en het toezicht door middel van bewakingsagenten, bewegingsapparatuur, verlichting en optische en thermische camera's. Ook al de punten uit deel B van de ISPS-Code die krachtens artikel 2.5.2.34 in een beveiligingsplan moeten worden opgenomen, kunnen door de NAMB verder worden uitgewerkt.

Een vaak wederkerend probleem is dat bij incidenten op de havenfaciliteit het vaak moeilijk is om een duidelijke beeldvorming te verkrijgen. Dit is echter onontbeerlijk om op zo veilige mogelijke manier te kunnen interveniëren zowel bij beveiligings- als veiligheidsincidenten. De NAMB kan dus onderrichtingen opstellen om deze beeldvorming te verbeteren en er voor te zorgen dat zowel via twee- als driedimensionale beeldvorming de risico's voor de interveniërende diensten tot een minimum kan worden beperkt. Bovendien ondersteunt de beeldvorming de noodzakelijke beslissing over de bewaking van de perimeter en het bewakingstoezicht door personen en apparatuur op de havenfaciliteit.

Bij het opstellen van deze onderrichtingen moet de NAMB rekening houden met de grote diversiteit aan activiteiten op de verschillende havenfaciliteiten. Het behandelen van bijvoorbeeld containers en bulkgoederen vereist een andere aanpak. De fysieke bescherming van een chemische faciliteit moet aan strengere standaarden voldoen dan een fruitterminal. Ook de herkomst van de goederen en de schepen is een element dat in overweging genomen moet worden bij het implementeren van de beveiligingsmaatregelen. Belangrijk is te noteren dat deze onderrichtingen van de NAMB als administratief orgaan geen dwingende normen zijn, maar richtlijnen. Deze onderrichtingen kunnen echter wel afdwingbaar gemaakt worden overeenkomstig het bepaald in artikel 2.5.2.45.

Art. 2.5.2.45
Ratification

Pour rendre les instructions de l'ANSM exécutoires, elles doivent être présentées au Roi et publiées au *Moniteur belge*. Par cette ratification, elles deviennent généralement contraignantes et sont susceptibles d'annulation par un recours auprès du Conseil d'État.

Art. 2.5.2.46
Déclaration sûreté

Une déclaration de sûreté est un type de contrat conclu entre le navire et l'installation portuaire, dans lequel ils déterminent ensemble à quelles exigences de sûreté spécifiques il faut satisfaire et établissent les responsabilités de chacun. Cette déclaration de sûreté est obligatoire dans certains cas énumérés au point 5 de la partie A du Code ISPS. Ces principaux cas sont si le navire a un niveau de sûreté supérieur à celui du port, si un incident de sûreté récent est survenu à bord du navire ou dans l'installation portuaire, ou encore si l'installation portuaire travaille encore sous un régime équivalent tel que visé à l'article 2.5.2.43. Ces documents doivent être conservés pendant une période d'au moins trois ans par l'installation portuaire.

Section 5

Sûreté des navires étrangers

Art. 2.5.2.47
Notifications préalables

Les navires qui sont en route vers un port belge doivent préalablement transmettre différentes données. Il s'agit notamment des données suivantes:

1° si le navire dispose d'un certificat valable en matière de sûreté et quelle autorité a transmis celui-ci;

2° le niveau de sûreté du navire;

3° le niveau de sûreté du navire dans les 10 ports précédents;

4° les éventuelles mesures de sûreté spéciales ou complémentaires dans les 10 ports précédents;

5° si les procédures adéquates de sûreté du navire ont été suivies;

Art. 2.5.2.45
Bekrachtiging

Om de onderrichtingen van de NAMB afdwingbaar te maken moeten ze aan de Koning worden voorgelegd en gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*. Door deze bekrachtiging worden ze algemeen verbindend en zijn ze vatbaar voor vernietiging door een beroep bij de Raad van State.

Art. 2.5.2.46
Beveiligingsverklaring

Een beveiligingsverklaring is een soort van overeenkomst tussen het zeeschip en de havenfaciliteit waarin zij samen vastleggen aan welke specifieke beveiligingseisen moet worden voldaan en leggen zij ieders verantwoordelijkheden vast. Deze beveiligingsverklaring is verplicht in bepaalde in punt 5 van deel A van de ISPS-Code opgesomde gevallen. De voornaamste zijn indien het schip een hoger beveiligingsniveau heeft dan de haven, er een recent beveiligingsincident is geweest aan boord van het schip of in de havenfaciliteit of indien de havenfaciliteit nog werkt onder een gelijkwaardige regeling als bedoeld in artikel 2.5.2.43. Deze documenten moeten gedurende een periode van minimaal drie jaren bewaard worden door de havenfaciliteit.

Afdeling 5

Beveiliging van vreemde schepen

Art. 2.5.2.47
Voorafgaande meldingen

Zeeschepen die op weg zijn naar een Belgische haven moeten voorafgaandelijk verschillende gegevens doorgeven. Het betreft onder meer de volgende gegevens:

1° of het schip over een geldig certificaat inzake beveiliging beschikt en de autoriteit die dit heeft uitgereikt;

2° het beveiligingsniveau van het schip;

3° het beveiligingsniveau in de 10 vorige havens van het schip;

4° eventuele speciale of aanvullende beveiligingsmaatregelen in de 10 vorige havens;

5° of de passende scheepsbeveiligingsprocedures zijn gevolgd;

6° d'autres informations pratiques liées à la sûreté.

Ce signalement est effectué en ce moment par le biais d'une application qui a été développée par le SPF Mobilité et Transport et qui sera intégrée dans la nouvelle plateforme ISPS. Cette application est surveillée par la Cellule de la Sûreté maritime et par le MIK. Si un navire refuse de transmettre les données nécessaires, l'accès sera refusé de plein droit.

Art. 2.5.2.48
Exemptions

Un service de ligne entre 2 ports dans l'Union européenne qui navigue selon un régime de service fixe, peut obtenir une exonération du signalement obligatoire. La société qui exploite ce service de ligne réglé tient ici à jour une liste des navires concernés et transmet cette dernière à l'autorité qui sera désignée par le Roi. En outre, la société doit mettre sur pied un système interne garantissant que l'État puisse obtenir immédiatement les renseignements qu'il souhaite, et ce également pendant le week-end et la nuit. Cette exonération ne peut toutefois plus être utilisée pour les services de ligne entre des ports belges et les ports du Royaume-Uni.

Art. 2.5.2.49
Mesures

La prescription 9 du Code ISPS établit la façon dont il faut gérer les navires dont on soupçonne que le navire ne satisfait pas au Code ISPS ou à la partie A du Code ISPS. Tout d'abord, il faut essayer de commencer une communication avec le navire concerné pour remédier au non-respect. Si la communication ne mène pas à une rectification ou si le MIK, le Contrôle de la navigation ou la Cellule de la Sûreté maritime ont des motifs justifiés de supposer que le navire ne satisfait pas aux exigences de sûreté imposées, ils peuvent prendre des mesures. Ces mesures comprennent la demande de remédier aux infractions, l'obligation du navire à naviguer vers un certain lieu ou la réalisation d'une inspection du navire. Sur avis du MIK, du Contrôle de la navigation ou de la Cellule de la Sûreté maritime, le président de l'ANSM peut interdire au navire l'accès à un port belge. Ce refus n'est donc possible que pour les cas qui concernent le Code ISPS et la Partie A du Code ISPS et ne s'applique pas pour les éventuelles infractions à d'autres législations ou réglementations.

6° andere praktische met beveiliging verband houdende informatie.

Deze melding gebeurt momenteel via een applicatie die door de FOD Mobiliteit en Vervoer werd ontwikkeld en zal geïntegreerd worden in het nieuwe ISPS-platform. Deze applicatie wordt gemonitord door de Cel Maritieme Beveiliging en het MIK. Indien een schip weigert om de benodigde gegevens over te maken, zal de toegang van rechtswege geweigerd worden.

Art. 2.5.2.48
Vrijstellingen

Een lijndienst tussen 2 havens binnen de Europese Unie die volgens een vaste dienstregeling vaart kan een vrijstelling bekomen van de verplichte melding. De maatschappij die deze geregelde lijndienst exploiteert houdt hier een lijst van de betrokken zeeschepen bij en geeft deze door aan de overheid die door de koning zal worden aangeduid. Tevens moet de maatschappij een intern systeem opzetten dat garandeert dat de overheid onmiddellijk de inlichtingen die zij wenst kan bekomen, ook in het weekend en 's nachts. Deze vrijstelling kan echter niet meer worden gebruikt voor de lijndiensten tussen Belgische havens en de havens van het Verenigd Koninkrijk.

Art. 2.5.2.49
Maatregelen

Voorschrift 9 van de ISPS-Code legt de wijze vast waarop er moet worden omgegaan met schepen waarvan het vermoeden er is dat het schip niet voldoet aan de ISPS-Code of deel A van de ISPS-Code. Vooraleerst moet er getracht worden om een communicatie op te starten met het betrokken schip om de niet-naleving recht te zetten. Indien de communicatie niet leidt tot rechtzetting of indien het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het schip niet aan de opgelegde beveiligingseisen voldoet, kunnen ze maatregelen nemen. Deze maatregelen omvatten de eis tot rechtzetting van de inbreuken, het schip verplichten naar een bepaalde plaats te varen of overgaan tot een inspectie van het schip. Op advies van het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging kan de voorzitter van de NAMB het schip de toegang tot een Belgische haven verbieden. Deze weigering kan dus enkel voor gevallen die de ISPS-Code en Deel A van de ISPS-Code betreffen en geldt niet voor mogelijke inbreuken op andere wet- of regelgevingen.

Avant que ces mesures ne soient prises, le capitaine du navire doit en être informé, de sorte que celui-ci puisse décider volontairement de ne pas faire escale dans un port belge. À partir de cette décision, il n'est pas possible d'exécuter les mesures telles que mentionnées plus haut. Cette disposition ne fait toutefois pas préjudice aux autres droits internationaux que la Belgique possède d'inspecter les navires sous pavillon étranger ou de les détourner vers nos ports. Ainsi, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer dispose à l'article 27 qu'une instruction peut être réalisée à bord d'un navire étranger pendant le passage, si le fait punissable est de nature à troubler l'ordre ou pour la répression du trafic illicite des stupéfiants ou des substances psychotropes.

Suite à la crise en Ukraine et aux sanctions imposées par l'Union européenne contre des entreprises et personnes physiques russes, il est apparu clairement qu'il est difficile d'imposer ces sanctions à l'égard de navires battant pavillon russe. Immobiliser la cargaison à terre peut être effectué par les douanes, mais empêcher de tels navires d'entrer dans un port belge s'est avéré difficile en raison de l'absence d'une délégation claire à un organisme public à cet effet. Pour cette raison, une disposition habilitant le président de l'ANSM à arrêter ces navires, par analogie avec les navires présentant un risque de sûreté, est ajoutée. La procédure à suivre sera décidée par arrêté délibéré en Conseil des ministres.

Outre le maintien des sanctions infligées par l'Union européenne, et éventuellement les Nations unies, cet article donne également délégation au Roi pour infliger des sanctions, dans le cadre d'un conflit international, contre des navires appartenant à ou exploités par certaines entreprises ou personnes physiques ou battant le pavillon d'un pays tiers.

Section 6

Sûreté des navires belges

Sous-section 1re

Niveaux de sûreté

Art. 2.5.2.50
Eaux maritimes

Cette section a pour but de sécuriser les navires belges contre toutes les menaces humaines possibles telles que la piraterie, le terrorisme, les actes de guerre,… Cela au moyen de la surveillance permanente de toutes les zones

Alvorens deze maatregelen genomen worden, moet de kapitein van het zeeschip hiervan in kennis worden gesteld, waardoor deze vrijwillig kan beslissen om geen Belgische haven aan te lopen. Vanaf deze beslissing kunnen de maatregelen zoals hoger gesteld niet worden uitgevoerd. Deze bepaling doet echter geen afbreuk aan de andere internationale rechten die België bezit om schepen onder vreemde vlag te inspecteren of af te leiden naar onze havens. Zo bepaalt bijvoorbeeld het VN-Zeerechtenverdrag bepaalt in artikel 27 dat er wel een onderzoek aan boord van een vreemd schip kan worden uitgevoerd tijdens de doorvaart indien het strafbare feit van die aard is dat de orde wordt verstoord of voor de bestrijding van de handel in verdovende middelen of psychotrope stoffen.

Naar aanleiding van de crisis in Oekraïne en de sancties die door de Europese Unie worden opgelegd tegen Russische ondernemingen en natuurlijke personen, werd duidelijk dat het moeilijk is om deze sancties af te dwingen ten opzichte van schepen onder Russische vlag. Het bevriezen van de lading aan landszijde kan door de Douane wel worden uitgevoerd, maar het tegenhouden van dergelijke schepen om een Belgische haven te betreden was moeilijk door het ontbreken van een duidelijke delegatie aan een overheidsorgaan hiervoor. Om deze reden wordt een bepaling toegevoegd die de voorzitter van de NAMB, naar analogie van schepen die een beveiligingsrisico inhouden, machtigen om deze schepen tegen te houden. De procedure hiervoor zal in een Ministerraad overlegd besluit genomen worden.

Naast het handhaven van de sancties opgelegd door de Europese Unie, en eventueel de Verenigde Naties, geeft het artikel ook een delegatie aan de Koning om in het kader van een internationaal conflict sancties te treffen tegen schepen in eigendom of exploitatie van bepaalde ondernemingen of natuurlijke personen, of onder de vlag van een derde land.

Afdeling 6

Beveiliging van Belgische schepen

Onderafdeling 1

Beveiligingsniveaus

Art. 2.5.2.50
Zeewateren

Deze afdeling heeft tot doel het beveiligen van Belgische schepen tegen alle mogelijke menselijke dreigingen zoals piraterij, terrorisme, oorlogsdaden,… Dit door middel van het permanent monitoren van alle

à haut risque ou de tous les développements pertinents à l'échelle mondiale par la Cellule de la Sûreté maritime et de l'information des company security officers (CSO) a sujet des éventuelles menaces ou de l'imposition des mesures de sûreté nécessaires dans des zones à haut risque spécifiques.

En cas d'incident à bord d'un navire belge, la Cellule de la Sûreté maritime sera le premier point de contact et la coordination de l'incident sera poursuivie ou transférée au Centre national de crise en cas d'un incident grave.

Il y a 3 niveaux pour la navigation, comme stipulé dans la réglementation internationale relative à l'ISPS. De façon standard, toute eau sur laquelle un navire navigue se situe au niveau 1, sauf mention contraire. Tout état côtier ou portuaire peut adapter le niveau dans ses eaux ou dans ses ports. Tout navire qui navigue alors dans ces eaux doit être au moins conforme à ce niveau. En tant qu'État du pavillon, la Belgique peut aussi augmenter le niveau ISPS pour les navires belges dans d'autres eaux. Cela veut dire que l'ANSM, après avis du NCCN peut imposer un niveau plus élevé à ses navires dans des eaux étrangères ou dans des ports en cas de besoin. Les navires belges doivent alors se conformer au niveau ISPS qui a été imposé. Les mesures qui doivent être prises par la navigation dépendent du niveau et sont établies à l'échelle internationale. À partir du niveau 3, l'ANSM peut, outre les mesures de sûreté qui sont établies à l'échelle internationale, imposer des mesures de sûreté supplémentaires qui doivent aussi être suivies.

Le niveau ISPS peut être adapté dans toutes les eaux dans lesquelles des navires belges naviguent. Ce peut être la haute mer, la ZEE, des eaux territoriales ou des ports. Comme mentionné ci-dessus, le niveau 1 s'applique partout. La Cellule de la Sûreté maritime surveille en permanence les menaces pertinentes à l'échelle internationale et donne immédiatement son avis à l'ANSM pour accroître le niveau si cela est nécessaire pour améliorer la sûreté des navires belges vu les circonstances locales. Aux niveaux 1 et 2, les dispositions internationales s'appliquent et l'ANSM peut donner des recommandations. À partir du niveau 3, l'ANSM peut imposer des mesures supplémentaires qui doivent aussi être suivies. À la date du 24 février 2022, la Belgique a adapté le niveau dans la mer Noire et la mer d'Azov. Des mesures comparables ont déjà été prises antérieurement pour le détroit d'Hormuz et le port de Pemba au Mozambique.

Les situations de menace sont dynamiques à l'échelle mondiale. Elles peuvent donc aussi diminuer

hoog risico gebieden of alle relevante ontwikkelingen wereldwijd door de Cel Maritieme Beveiliging en het informeren van de company security officers (CSO) over de mogelijke dreigingen of het opleggen van de nodige beveiligingsmaatregelen in specifieke hoog risico gebieden.

In het geval van een incident aan boord van een Belgisch schip zal de Cel Maritieme Beveiliging het eerste aanspreekpunt zijn en zal de coördinatie van het incident worden voortgezet of worden overgedragen aan het Nationale Crisiscentrum in het geval van een ernstig incident.

Er zijn 3 niveaus voor de scheepvaart zoals bepaald in de internationale regelgeving aangaande ISPS. Standaard is elk water waar een schip vaart op niveau 1 tenzij dit anders is bepaald. Elke kust- of havenstaat kan het niveau in haar wateren of havens aanpassen. Elk schip dat dan in deze wateren vaart moet minstens conform de bepaling van dit niveau zijn. Als Vlagstaat kan België ook het ISPS niveau voor de Belgische schepen verhogen in andere wateren. Dit wilt zeggen dat de NAMB, na advies van het NCCN, een hoger niveau kan opleggen aan haar schepen in vreemde wateren of havens als dit nodig is. De Belgische schepen dienen zich dan te schikken naar het ISPS niveau dat is opgelegd. De maatregelen die moeten genomen worden door de scheepvaart zijn afhankelijk van het niveau en internationaal bepaald. Vanaf niveau 3 kan de NAMB bijkomende beveiligingsmaatregelen opleggen, buiten deze die internationaal bepaald zijn, die ook moeten gevolgd worden.

Het ISPS niveau kan in alle wateren waar Belgische schepen komen, worden aangepast. Dit kan zijn de open zee, EEZ, territoriale wateren of havens. Zoals ook hierboven vermeld, is het niveau 1 overal van toepassing. De Cel Maritieme Beveiliging monitort permanent de relevant dreigingen wereldwijd en geeft onmiddellijk advies aan de NAMB om het niveau te verhogen als dit nodig is om de beveiliging van de Belgische schepen te verbeteren gelet op de lokale omstandigheden. Bij niveau 1 en 2 zijn de internationale bepalingen van toepassing en kan de NAMB aanbevelingen geven. Vanaf niveau 3 kan de NAMB bijkomende maatregelen opleggen die ook gevolgd moeten worden. Op datum van 24 februari 2022 heeft België het niveau aangepast in de Zwarte Zee en de Zee van Azov. Eerder werden gelijkaardige maatregelen getroffen voor de Straat van Hormuz en de haven van Pemba in Mozambique.

De dreigingssituaties zijn wereldwijd dynamisch. Ze kunnen dus ook verminderen of verdwijnen. Het is dan

ou disparaître. Il est dès lors nécessaire de pouvoir abaisser le niveau à temps s'il y a moins de menace ou s'il n'y a même pas de menace. Il est inutile que, dans cette situation, les navires belges naviguent dans un niveau ISPS plus élevé. La Cellule de la Sûreté maritime surveille dès lors les zones à risques actuelles et donne à l'ANSM, tous les trois mois, une évaluation des zones à risques. La Cellule de la Sûreté maritime demande l'avis du NCCN. Si nécessaire, elle propose d'abaisser un niveau. Le président de l'ANSM peut, dans les cinq jours, prendre une décision de suivre cela ou non.

Les navires doivent être au courant du niveau de sûreté relevé. La Cellule de la Sûreté maritime communique immédiatement avec les CSO au sujet de l'augmentation dans une zone, dès que l'ANSM a signé cette décision.

Les navires qui se trouvent dans un port étranger dont l'ANSM a aussi relevé le niveau de sûreté, doivent se tenir à ce niveau de sûreté augmenté, même si les autorités portuaires locales ont mis en place un niveau de sûreté plus faible. Tout navire doit faire signer des documents de sûreté par les autorités locales. Si le navire utilise un autre niveau de sûreté que les autorités locales, cela peut parfois entraîner des difficultés. C'est la raison pour laquelle il est absolument nécessaire que les services diplomatiques belges informent les autorités locales au sujet de la décision de l'ANSM. Ainsi, on peut clarifier que l'augmentation est une décision nationale et que le navire belge doit s'y tenir.

Art. 2.5.2.51
Navires de mer belges

Le navire belge navigue de façon standard sous le niveau de sûreté ISPS 1. Tout comme avec les différentes zones, l'ANSM peut, sur avis de la Cellule de la Sûreté maritime et le NCCN, effectuer une adaptation individuelle du niveau de sûreté par navire belge. Les niveaux de sûreté 1 et 2 sont établis selon la réglementation ISPS internationale. À partir du niveau 3, l'ANSM peut imposer des mesures supplémentaires. Chaque mois, la Cellule de la Sûreté maritime évalue les niveaux de sûreté et présente son avis à l'ANSM qui peut rendre sa décision dans les 5 jours.

Par le biais du CSO, la Cellule de la Sûreté maritime notifie l'augmentation ou l'adaptation du niveau de sûreté au capitaine du navire. Le CSO fournit la confirmation écrite à la Cellule de la Sûreté maritime que le capitaine a reçu le signalement.

ook noodzakelijk om het niveau ook tijdig te kunnen verlagen als er minder of zelfs geen dreiging meer is. Het is onnodig dat de Belgische schepen in deze situatie in een hoger ISPS niveau zouden varen. De Cel Maritieme Beveiliging monitort dan ook de huidige risico gebieden en geeft drie maandelijks een evaluatie aan de NAMB van de risico zones. De Cel Maritieme Beveiliging vraagt het advies van het NCCN. Indien nodig stelt zij voor om een niveau te verlagen. De voorzitter van de NAMB kan binnen de vijf dagen een beslissing nemen om dit te volgen of niet.

De schepen moeten op de hoogte zijn van het verhoogde beveiligingsniveau. De Cel Maritieme Beveiliging communiceert onmiddellijk met de CSO's over de verhoging in een gebied, zodra de NAMB deze beslissing heeft ondertekend.

Schepen die in een vreemde haven liggen, waarvan de NAMB ook het beveiligingsniveau heeft verhoogd, moeten zich aan dit verhoogd beveiligingsniveau houden, ook al hebben de lokale havenautoriteiten een lager beveiligingsniveau ingesteld. Elk schip moet door de lokale autoriteiten beveiligingsdocumenten laten ondertekenen. Als het schip een ander beveiligingsniveau hanteert dan de lokale autoriteiten, dan kan dit soms voor moeilijkheden zorgen. Daarom is het absoluut noodzakelijk dat de lokale autoriteiten door de Belgische diplomatieke diensten op de hoogte worden gebracht van de beslissing van de NAMB. Zo kan worden duidelijk gemaakt dat de verhoging een nationale beslissing is en dat het Belgische schip zich hier aan dient te houden.

Art. 2.5.2.51
Belgische zeeschepen

Een Belgisch zeeschip vaart standaard onder ISPS beveiligingsniveau 1. Net zoals bij de verschillende gebieden, kan de NAMB op advies van de Cel Maritieme Beveiliging en het NCCN een individuele aanpassing van het beveiligingsniveau doorvoeren per Belgisch schip. Beveiligingsniveau 1 en 2 zijn vastgelegd volgens de internationale ISPS regelgeving. Vanaf niveau 3 kan de NAMB bijkomende maatregelen opleggen. Elke maand worden door de Cel Maritieme Beveiliging de beveiligingsniveaus geëvalueerd en het advies wordt voorgelegd aan de NAMB die binnen de 5 dagen kan beslissen.

Via de CSO maakt de Cel Maritieme Beveiliging de verhoging of aanpassing van het beveiligingsniveau kenbaar aan de kapitein van het schip. De CSO bezorgt de schriftelijke bevestiging aan de Cel Maritieme Beveiliging dat de kapitein de melding heeft ontvangen.

Sous-section 2

Personnel de sûreté de l'armateur

Art. 2.5.2.52. Le CSO

Pour chaque navire, l'armateur doit désigner un CSO. Le CSO est le point de contact pour la Cellule de la Sûreté maritime et doit être joignable à tout moment. La Cellule de la Sûreté maritime tient en permanence à jour une liste contenant les coordonnées du CSO par navire. Pour que cette liste soit précise et actualisée, il est nécessaire que l'armateur signale immédiatement toute modification dans le CSO à la Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 2.5.2.53. SSO

Tout navire a un *ship security officer* à bord. L'armateur possède une liste à cet égard et fournit celle-ci à la Cellule de la Sûreté maritime, si cette dernière la demande.

Sous-section 3

Obligation de l'armateur

Art. 2.5.2.54
Responsabilité

Le CSO et le SSO doivent remplir leurs tâches convenablement et peuvent exécuter les tâches et obligations ISPS. À cet égard, il est nécessaire qu'ils reçoivent le soutien de l'armateur pour ce faire.

Art. 2.5.2.55
Évaluation de la sûreté du navire

La sûreté d'un navire est essentielle pour le navire, le chargement et certainement aussi l'équipage. Il est dès lors nécessaire que le CSO, à la demande de l'armateur, exécute une évaluation de la sûreté conformément aux dispositions internationales. L'ANSM, la Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation sont compétents pour demander cette évaluation comme ils l'estiment nécessaire.

Art. 2.5.2.56
Plan de sûreté du navire

Tout navire a besoin d'un plan de sûreté du navire. Ce plan doit être rédigé conformément aux dispositions ISPS et doit être élaboré par le CSO. Le plan est soumis

Onderafdeling 2

Beveiligingspersoneel van de reder

Art. 2.5.2.52. CSO

Voor elk schip moet door de reder een CSO aangeduid worden. De CSO is het aanspreekpunt voor de Cel Maritieme Beveiliging en moet ten alle tijde bereikbaar zijn. De Cel Maritieme Beveiliging houdt permanent een lijst bij met de contactgegevens van de CSO per schip. Opdat deze lijst accuraat en up to date zou zijn, is het noodzakelijk dat de reder elke wijziging in CSO onmiddellijk meldt aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Art. 2.5.2.53 SSO

Elk schip heeft een *ship security officer* aan boord. De reder heeft hiervan een lijst en bezorgt deze aan de Cel Maritieme Beveiliging als deze laatste hierom verzoekt.

Onderafdeling 3

Verplichting van de reder

Art. 2.5.2.54
Verantwoordelijkheid

De CSO en SSO moeten hun taken naar behoren uitvoeren en de taken en ISPS verplichtingen kunnen uitvoeren. Hiervoor is het noodzakelijk dat zij de steun krijgen van de reder om dit te doen.

Art. 2.5.2.55
Beoordeling van de scheepsbeveiliging

De beveiliging van een schip is essentieel voor het schip, de lading en zeker ook de bemanning. Het is dan ook noodzakelijk dat de CSO op vraag van de reder een beoordeling uitvoert van de beveiliging conform de internationale bepalingen. De NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole zijn bevoegd om deze beoordeling op te vragen als zij dit nodig achten.

Art. 2.5.2.56
Scheepsbeveiligingsplan

Elk schip heeft een scheepsbeveiligingsplan nodig. Dit moet worden opgesteld conform de ISPS bepalingen en moet door de CSO worden uitgewerkt. Het plan wordt dan

à l'approbation du Contrôle de la navigation. Cette approbation peut être déléguée à un organisme agréé conformément aux dispositions de la section 1RE du chapitre 3 de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation. Un navire qui satisfait aux exigences du code ISPS recevra, après inspection, un certificat à cet égard, de sorte que ce certificat pourra être montré dans les ports étrangers. Le Roi fixe les modalités quant aux questions de savoir qui peut exécuter l'inspection et qui peut délivrer les certificats.

Sous-action 4

Formation et exercices

Art. 2.5.2.57
Formation

Une formation est nécessaire pour chaque membre du personnel chargé de la sûreté, tant à terre que sur le navire. Pour les marins, cette formation spécifique est incluse dans leur formation en vue d'obtenir le brevet d'aptitude dans le cadre de la Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Les sujets qui doivent être abordés pendant la formation, sont mentionnés dans l'article. Pour le SSO et les membres de l'équipage qui ont des tâches spécifiques, on a encore besoin de formations supplémentaires. Tous les membres de l'équipage d'un navire doivent aussi être au courant des dispositions reprises dans le plan de sûreté du navire.

Art. 2.5.2.58
Alerte de sûreté du navire

Tout navire a une alarme silencieuse à bord (SSAS) qui peut être activée à différents endroits dans le bateau, en cas d'un incident tel qu'une piraterie. Cette alarme génère automatiquement une série d'e-mails vers des adresses préprogrammées qui sont ainsi au courant de l'incident. Tout système SSAS à bord d'un navire belge doit intégrer l'adresse e-mail du MIK dans son système. Ainsi, le MIK sera immédiatement au courant si l'alarme est activée et les actions nécessaires pourront être entreprises.

Art. 2.5.2.59
Rapports d'incidents

Si un incident survient à bord d'un navire belge qui a peut-être des implications de sûreté, le CSO doit en informer immédiatement la Cellule de la Sûreté maritime.

ter goedkeuring voorgelegd aan de Scheepvaarcontrole. Deze goedkeuring kan gedelegeerd worden aan een erkende organisatie overeenkomstig de bepalingen van afdeling 1, hoofdstuk 3 van het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving. Een schip dat voldoet aan de eisen van de ISPS code zal hiervan een certificaat ontvangen, na keuring, zodat dit kan aangetoond worden in vreemde havens. De koning bepaalt de modaliteiten van wie de keuring mag uitvoeren en wie de certificaten mag uitgeven.

Onderafdeling 4

Vorming en oefeningen

Art. 2.5.2.57
Vorming

Een vorming is noodzakelijk voor elk personeelslid, zowel aan de wal als op het schip, dat belast is met beveiliging. Voor de zeevarenden zit deze specifieke vorming in hun opleiding voor het bekomen van het vaarbevoegdheidsbewijs onder het Internationaal Verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, brevettering en wachtdienst,. De onderwerpen die aan bod moeten komen tijdens de vorming zijn vermeld in het artikel. Voor de SSO en bemanningsleden met specifieke taken zijn nog bijkomende opleidingen nodig. Alle bemanningsleden van een schip moeten ook op de hoogte zijn van de bepalingen in het scheepsbeveiligingsplan.

Art. 2.5.2.58
Scheepsveiligheidsalarm

Elk schip heeft een stil alarm aan boord (SSAS) dat op verschillende locaties in het schip kan worden geactiveerd in het geval van een incident zoals piraterij. Dit alarm genereert automatisch een reeks e-mails naar voorgeprogrammeerde adressen die zo op de hoogte zijn van het incident. Elk SSAS systeem aan boord van een Belgisch schip moet het MIK e-mailadres in haar systeem opnemen. Zo zal het MIK onmiddellijk op de hoogte zijn als het alarm wordt geactiveerd en kunnen de nodige acties ondernomen worden.

Art. 2.5.2.59
Incidentmeldingen

Als er zich een incident voordoet aan boord van een Belgisch vaartuig dat mogelijk beveiligingsimplicaties kan hebben, moet de CSO de Cel Maritieme Beveiliging

La Cellule de la Sûreté maritime suivra aussi l'incident et informera les instances nécessaires, y compris le NCCN, à cet égard.

Art. 2.5.2.60
Exercices

Il est nécessaire de faire régulièrement des exercices relativement aux plans de sûreté et aux procédures de sûreté, de sorte que toutes les personnes concernées sachent ce qu'il faut faire en cas d'un réel incident. Il est dès lors nécessaire que les CSO fassent régulièrement des exercices en ce qui concerne les incidents de sûreté. Pour le bon déroulement de l'exercice, il est nécessaire que le CSO informe la Cellule de la Sûreté maritime, au moins 24 heures à l'avance, au sujet de l'exercice prévu.

Il est possible que la Cellule de la Sûreté maritime ne soit pas non plus au courant de l'exercice prévu, dans lequel cas le CSO informe le Directeur général de la Navigation et demande l'autorisation de ne pas informer la Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 2.5.2.61
Instructions

En tant que service de permanence, la Cellule de la Sûreté maritime peut émettre à tout moment des instructions qui sont nécessaires pour les navires belges. Les thèmes au sujet desquels la Cellule de la Sûreté maritime peut émettre des instructions sont déterminés dans l'article.

Art. 2.5.2.62
Ratification

Pour rendre les instructions de la Cellule de la Sûreté maritime exécutoires, elles doivent être présentées au Roi et publiées au *Moniteur belge*. Par cette ratification, elles deviennent généralement contraignantes et sont susceptibles d'annulation par un recours auprès du Conseil d'État.

hiervan onmiddellijk op de hoogte brengen. De Cel Maritieme Beveiliging zal dan het incident mee opvolgen en de nodige instanties, waaronder het NCCN, hiervan op de hoogte brengen.

Art. 2.5.2.60
Oefeningen

Het is noodzakelijk om beveiligingsplannen en beveiligingsprocedures regelmatig te oefenen zodat alle betrokken personen in het geval van een echt incident weten wat er moet gebeuren. Het is dan ook nodig dat de CSO's op regelmatige basis oefeningen houden aangaande beveiligingsincidenten. Voor het goede verloop van de oefening is het noodzakelijk dat de CSO de Cel Maritieme Beveiliging op z'n minst 24 uur op voorhand op de hoogte brengt van de geplande oefening.

Het is mogelijk dat ook de Cel Maritieme beveiliging niet op de hoogte mag zijn van de geplande oefening in welk geval de CSO de Directeur – generaal Scheepvaart op de hoogte brengt en toestemming vraagt om de Cel Maritieme Beveiliging niet op de hoogte te brengen.

Art. 2.5.2.61
Onderrichtingen

Als permanentiedienst kan de Cel Maritieme Beveiliging ten allen tijde onderrichtingen uitschrijven die noodzakelijk zijn voor de Belgische schepen. De thema's waarover de Cel Maritieme Beveiliging onderrichtingen kan uitschrijven zijn vastgelegd in het artikel.

Art. 2.5.2.62
Bekrachtiging

Om de onderrichtingen van de Cel Maritieme Beveiliging afdwingbaar te maken moeten ze aan de Koning worden voorgelegd en gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*. Door deze bekrachtiging worden ze algemeen verbindend en zijn ze vatbaar voor vernietiging door een beroep bij de Raad van State.

Section 7

Sûreté de la mer du Nord

Art. 2.5.2.63
Évaluation de la sûreté

Dans la partie belge de la mer du Nord, différentes constructions fixes ont été érigées et on en construira encore plus à l'avenir. Il ne s'agit pas seulement ici des constructions qui sont visibles au-dessus de l'eau comme les parcs à moulins à vent ou les tours radar, mais aussi des constructions sous-marines telles que les câbles de données, les câbles d'énergie, les conduites de gaz, etc. Toutes ces constructions courent le risque d'être potentiellement la cible d'activités criminelles. Pour contrer cela, il est nécessaire que les infrastructures reçoivent une évaluation de la sûreté.

L'évaluation est établie par le Carrefour d'informations maritimes en collaboration avec l'exploitant des ouvrages de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline. Les éléments nécessaires sont repris dans l'article. L'ANSM peut approuver l'évaluation de la sûreté dans les 30 jours. Dans certains cas, l'avis peut être qu'il ne faut plus établir de plan de sûreté.

Chaque évaluation de la sûreté doit régulièrement être de nouveau réalisée afin de vérifier si la situation a connu des modifications. Pour les ouvrages de construction ou de génie civil en mer et pour les câbles sous l'eau, le délai est fixé à 5 ans par le MIK. C'est aussi pour les cas où initialement l'ANSM a estimé qu'il ne fallait pas établir de plans de sûreté. Ces situations peuvent aussi être modifiées.

Art. 2.5.2.64
Plan de sûreté

Si l'ANSM décide qu'un plan de sûreté doit être établi sur la base de l'évaluation de la sûreté, l'exploitant doit le faire dans les six mois suivant l'approbation de l'évaluation. Celui-ci est présenté au MIK qui, à son tour, donne un avis à l'ANSM. Dans les 30 jours, l'ANSM décide s'ils approuvent le plan qui sera alors valable pendant 5 ans. Évidemment, toute modification substantielle doit être présentée à l'ANSM pour approbation.

Afdeling 7

Beveiliging van de Noordzee

Art. 2.5.2.63
Beveiligingsbeoordeling

In het Belgische gedeelte van de Noordzee zijn verschillende vaste constructies gebouwd en worden er in de toekomst nog meer opgericht. Het betreft hier niet alleen constructies die boven water zichtbaar zijn zoals windmolenparken of radartorens, maar ook constructies onder water zoals datakabels, energiekabels, gasleidingen,… Al deze constructies hebben het risico om mogelijk doelwit te zijn van criminele activiteiten. Om dit tegen te gaan is het noodzakelijk dat de infrastructuren een beveiligingsbeoordeling krijgen.

De beoordeling wordt opgemaakt door het Maritiem Informatiekruispunt in samenwerking met de exploitant van het bouw- of kunstwerk of kabel of pijpleiding. De noodzakelijke elementen zijn opgenomen in het artikel. De NAMB kan binnen 30 dagen de beveiligingsbeoordeling goedkeuren. In sommige gevallen kan het oordeel zijn dat er geen verder beveiligingsplan moet worden opgemaakt.

Elke beveiligingsbeoordeling moet regelmatig opnieuw worden gedaan om na te gaan of er wijzigingen in de situatie zijn. Voor de bouw- of kunstwerken op zee en kabels onder water is dit vastgelegd op 5 jaar door het MIK. Dit is ook voor de gevallen waar initieel de NAMB oordeelde dat er geen beveiligingsplannen moesten worden opgemaakt. Ook deze situaties kunnen gewijzigd zijn.

Art. 2.5.2.64
Beveiligingsplan

Als de NAMB beslist dat op basis van de beveiligingsbeoordeling een beveiligingsplan moet worden opgemaakt, dan dient de exploitant dit te doen binnen de zes maanden na de goedkeuring van de beoordeling. Dit wordt voorgelegd aan het MIK die op haar beurt advies geeft aan de NAMB. Binnen de 30 dagen beslist de NAMB of ze het plan goedkeuren dat dan 5 jaar geldig zal zijn. Uiteraard dient elke substantiële wijziging voorgelegd te worden aan de NAMB voor goedkeuring.

Art. 2.5.2.65.
Évaluations intermédiaires

C'est comparable aux évaluations établies pour les plans de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire. Il y a toutefois 1 grand point de différence ici. Du fait qu'il n'est pas requis pour l'exploitation de posséder un plan de sûreté, ce plan ne peut pas être retiré. En effet, les mesures de sûreté doivent être exécutées en permanence. L'ANSM peut toutefois décider qu'il faut y apporter des modifications ou peut imposer une sanction pour l'infraction aux dispositions du plan de sûreté.

Art. 2.5.2.66
Instructions

L'ANSM peut donner des instructions pour les ouvrages de construction ou de génie civil, les câbles ou les pipelines. Ce à quoi ces instructions ont trait, est établi dans l'article.

Art. 2.5.2.67
Ratification

Pour rendre les instructions de l'ANSM exécutoires, elles doivent être présentées au Roi et publiées au *Moniteur belge*. Par cette ratification, elles deviennent généralement contraignantes et sont susceptibles d'annulation par un recours auprès du Conseil d'État.

Art. 2.5.2.68
Exercice

Pour tous les ouvrages de construction ou de génie civil, les câbles ou les pipeline, il faut faire des exercices de sûreté. Cela doit avoir lieu en collaboration avec le MIK. Les modalités sont fixées dans le plan de sûreté.

Art. 2.5.2.65.
Tussentijdse evaluaties

Dit is vergelijkbaar met de evaluaties vastgelegd voor de beveiligingsplannen van een haven of een havenfaciliteit. Echter is er hier 1 groot verschilpunt. Doordat het bezitten van een beveiligingsplan geen voorwaarde is voor exploitatie kan dit plan niet worden ingetrokken. Immers moeten de beveiligingsmaatregelen blijvend worden uitgevoerd. Wel kan de NAMB beslissen dat er wijzigingen moeten worden aangebracht of kan een sanctie worden opgelegd voor het overtreden van de bepalingen van het beveiligingsplan.

Art. 2.5.2.66
Onderrichtingen

De NAMB kan onderrichtingen uitgeven voor de bouw- of kunstwerken, kabels of pijpleidingen. Waarover deze onderrichtingen kunnen gaan zijn vastgelegd in het artikel.

Art. 2.5.2.67
Bekrachtiging

Om de onderrichtingen van de NAMB afdwingbaar te maken moeten ze aan de Koning worden voorgelegd en gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*. Door deze bekrachtiging worden ze algemeen verbindend en zijn ze vatbaar voor vernietiging door een beroep bij de Raad van State.

Art. 2.5.2.68
Oefening

Voor elk bouw- of kunstwerk, kabel of pijpleiding moeten beveiligingsoefeningen gehouden worden. Dit moet in samenwerking met het MIK gebeuren. De modaliteiten worden vastgelegd in het beveiligingsplan.

Section 8

Organismes de sûreté et organismes de formation reconnus

Sous-section 1re

Organisme de sûreté reconnu

Art. 2.5.2.69
Demande et conditions

Les entreprises actives dans le secteur maritime peuvent faire appel, pour la mise en œuvre de la réglementation autour de la sûreté maritime, à des entreprises externes. En raison de la spécificité de cette réglementation, on ne peut en effet s'attendre à ce que toutes les petites et moyennes entreprises disposent de suffisamment de connaissances internes en ce qui concerne tous les aspects de la sûreté maritime. Pour se faire assister s'agissant des différentes obligations, ces entreprises maritimes peuvent faire appel à des spécialistes en matière de sûreté maritime.

En raison de la particularité de la réglementation, et conformément au Règlement ISPS et à la directive relative à la sûreté portuaire, il est nécessaire que l'État fédéral reconnaisse les entreprises qui veulent offrir ces services. Cet agrément a uniquement trait aux affaires qui sont régies par le présent projet de loi. Les entreprises doivent aussi être établies dans l'Union économique européenne. Il doit en outre y avoir une unité d'établissement en Belgique, au motif que les tâches sont au profit d'entreprises belges. La responsabilité de l'organisme de sûreté reconnu sera dès lors régie conformément à la réglementation belge.

Le paragraphe 2 est une disposition spéciale pour les organismes de sûreté reconnus qui sont mobilisés pour la sûreté des navires belges. Pour tout navire qui est exploité, on contrôle le respect des conventions internationales par une société de classification telle que, par exemple, Lloyds Register ou Bureau Veritas. Les entreprises qui peuvent effectuer ces tâches pour des navires belges, sont reconnues conformément au Chapitre 3, section 1, de l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation. Si l'agrément comprend également les dispositions ISPS conformément à cet arrêté, il n'est pas nécessaire de demander un agrément distinct pour l'application du présent projet de loi.

Afdeling 8

Erkende beveiligingsorganisaties en opleidingsinstanties

Onderafdeling 1

Erkende beveiligingsorganisatie

Art. 2.5.2.69
Aanvraag en voorwaarden

Ondernemingen in de maritieme sector kunnen voor de implementatie van de regelgeving rond maritieme beveiliging een beroep doen op externe bedrijven. Door de specificiteit van deze regelgeving kan immers niet verwacht worden dat alle kleine en middelgrote ondernemingen over voldoende interne kennis beschikken met betrekking tot alle aspecten van de maritieme beveiliging. Om zich te laten bijstaan bij de verschillende verplichtingen kunnen deze maritieme ondernemingen een beroep doen op specialisten inzake maritieme beveiliging.

Door de bijzonderheid van de regelgeving, en overeenkomstig de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn, is het noodzakelijk dat de federale overheid de bedrijven die deze diensten willen aanbieden erkend. Deze erkenning heeft enkel betrekking op de aangelegenheden die geregeld worden door het voorliggende wetsontwerp. Ondernemingen moeten ook in de Europees Economische Unie gevestigd zijn. Tevens moet er een vestigingeneenheid in België zijn omdat de taken ten behoeve zijn van Belgische ondernemingen. De aansprakelijkheid van de erkende beveiligingsonderneming zal dan ook overeenkomstig de Belgische regelgeving geregeld worden.

Paragraaf 2 is een bijzondere bepaling voor de erkende beveiligingsondernemingen die ingezet worden voor de beveiliging van Belgische zeeschepen. Elk zeeschip dat wordt geëxploiteerd wordt gecontroleerd op de naleving van de internationale verdragen door een klassificatiemaatschappij zoals bijvoorbeeld Lloyds Register of Bureau Veritas. De ondernemingen die deze taken voor Belgische schepen mogen uitvoeren worden erkend overeenkomstig Hoofdstuk 3, afdeling 1, van het koninklijk besluit van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving. Indien de erkenning overeenkomstig dit besluit ook de ISPS-bepalingen omvat, is het niet noodzakelijk dat een aparte erkenning voor de toepassing van het voorliggende wetsontwerp wordt aangevraagd.

Art. 2.5.2.70
Audit

Pour obtenir l'agrément, l'entreprise doit subir un audit. Les dispositions auxquelles l'entreprise doit satisfaire sont énumérées dans cet article et reprennent les dispositions de l'annexe IV de la directive relative à la sûreté des ports.

Cet audit est exécuté par la Cellule de la Sûreté maritime, en collaboration avec le Contrôle de la navigation de la DG Navigation. Ce dernier service a une section "agrément des organismes" qui est spécialisée dans la réalisation d'audits auprès d'entreprises dans le secteur maritime. C'est cette division qui assistera la Cellule de la Sûreté maritime dans la réalisation des audits.

Art. 2.5.2.71.
Reconnaissance

Sur la base du rapport d'audit et compte tenu des conditions de l'article 2.5.2.69, l'ANSM statue sur la reconnaissance en tant qu'organisme de sûreté. Il est nécessaire que l'organisme de sûreté dispose d'une licence en vertu de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

Art. 2.5.2.72.
Retrait

Un organisme de sûreté reconnu qui ne satisfait plus aux conditions ou qui ne possède plus toutes les exigences de l'article 2.5.2.70, ne peut plus être actif. L'ANSM peut décider à ce moment-là de retirer l'agrément. Le recours contre cette décision n'est possible que conformément aux lois coordonnées sur le Conseil d'État. Il n'est pas introduit de recours auprès du ministre.

Art. 2.5.2.73.
Évaluation intermédiaire

Tout comme pour les ports et les installations portuaires, une évaluation intermédiaire sera effectuée. Cela doit avoir lieu au moins une fois à mi-chemin de la période de cinq ans d'agrément, mais aussi dans les cas où il y a des soupçons que les tâches ne sont pas convenablement exécutées ou que des incidents de sûreté ou des actions non autorisées ont lieu sur des sites où l'organisme de sûreté reconnu est actif.

Art. 2.5.2.70
Audit

Om erkend te kunnen worden moet de onderneming een audit ondergaan. De bepalingen waaraan de onderneming moet voldoen staan opgesomd in dit artikel en nemen de bepalingen van bijlage IV van de havenbeveiligingsrichtlijn over.

Deze audit wordt uitgevoerd door de Cel Maritieme Beveiliging in samenwerking met de Scheepvaartcontrole van het DG Scheepvaart. Deze laatste dienst heeft een afdeling "erkenning instellingen" die gespecialiseerd is in het uitvoeren van audits bij bedrijven in de maritieme sector. Het is deze afdeling die de Cel Maritieme Beveiliging zal bijstaan bij het uitvoeren van de audits.

Art. 2.5.2.71.
Erkenning

Op basis van het auditverslag en rekening houdend met de voorwaarden uit artikel 2.5.2.69 beslist de NAMB over de erkenning als beveiligingsorganisatie. Het is noodzakelijk dat beveiligingsorganisatie ook beschikken over een vergunning krachtens de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

Art. 2.5.2.72.
Intrekking

Een erkende beveiligingsorganisatie die niet meer voldoet aan de voorwaarden of niet meer beschikt over al de vereisten uit artikel 2.5.2.70, kan niet langer meer actief zijn. De NAMB kan op dat ogenblik beslissen om de erkenning in te trekken. Beroep tegen deze beslissing is enkel mogelijk overeenkomstig de gecoördineerde wetten op de Raad van State. Er wordt geen beroep bij de minister ingesteld.

Art. 2.5.2.73.
Tussentijdse evaluatie

Net zoals bij de havens en de havenfaciliteiten zullen er tussentijdse evaluatie worden uitgevoerd. Dit zal minstens eenmaal halfweg de vijfjarige periode van erkenning gebeuren, maar ook in de gevallen dat er vermoedens zijn dat de taken niet naar behoren worden uitgevoerd of dat er beveiligingsincidenten of ongeoorloofde acties gebeuren op sites waar de erkende beveiligingsorganisatie actief is.

Art. 2.5.2.74.
Incompatibilités

Comme nous l'avons déjà expliqué, le plan de sûreté est l'exécution concrète de tous les éléments que l'évaluation de la sûreté a mis en lumière. Pour éviter un mélange d'intérêts, ou du moins l'impression qu'on a écrit une évaluation sur mesure d'un plan futur, un organisme de sûreté reconnu qui a collaboré à l'élaboration d'un des documents, ne peut collaborer à l'autre.

Si une entreprise de sûreté reconnue fournit un PFSO à une installation portuaire, les agents de surveillance dans cette installation portuaire ne peuvent provenir de cette entreprise de sûreté reconnue si cette dernière dispose d'une licence conformément à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière. Cette interdiction trouve son fondement dans la gestion des agents de surveillance. En vertu de la loi du 2 octobre 2017 précitée, les agents de surveillance peuvent seulement être gérés par leur propre entreprise, et non par l'entreprise qui les loue. Si le PFSO devait faire partie de la société de surveillance qui fournit également les agents de surveillance, ce n'est pas évident pour le PFSO d'intervenir contre un éventuel dysfonctionnement des agents de surveillance car cela peut entraîner une rupture du contrat. En cas de société de surveillance interne, étant donné que c'est l'installation portuaire elle-même qui est responsable des agents de surveillance, ce problème ne se pose donc pas car l'entreprise peut renvoyer les agents de surveillance qui "dysfonctionnent".

Art. 2.5.2.74.
Onverenigbaarheden

Zoals reeds werd toegelicht is het beveiligingsplan de concrete uitvoering van al de elementen die uit de beveiligingsbeoordeling aan het licht kwamen. Om belangenvermenging te vermijden, of minstens de indruk dat een beoordeling op maat van een toekomstig plan werd geschreven, kan een erkende beveiligingsonderneming die aan het ene heeft meegewerkt, niet meewerken aan het andere.

Indien een erkende beveiligingsonderneming een PFSO levert aan een havenfaciliteit, mogen de bewakingsagenten op deze havenfaciliteit niet afkomstig zijn van deze erkende beveiligingsonderneming indien deze beschikt over een vergunning overeenkomstig de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid. Dit verbod vindt zijn grondslag in de aansturing van de bewakingsagenten. Krachtens de voormelde wet van 2 oktober 2017 kunnen bewakingsagenten slechts door het eigen bedrijf worden aangestuurd en niet door de onderneming die hun inhuurt. Indien de PFSO deel zou uitmaken van de bewakingsfirma die tevens de bewakingsagenten levert, dan zal het voor de PFSO niet evident zijn om op te treden tegen een eventueel disfunctioneren van de bewakingsagenten aangezien dit tot een verbreking van het contract kan leiden. Bij een interne bewakingsfirma heeft de havenfaciliteit zelf de leiding over de bewakers waardoor dit probleem zich hier niet stelt omdat de onderneming de disfunctioneerden bewakers kan ontslaan.

Art. 2.5.2.75
Compétences

Le présent article donne un aperçu des six tâches différentes qui sont conférées dans d'autres articles du présent projet de loi aux entreprises de sûreté reconnues: collaborer à la réalisation d'une évaluation de la sûreté (art. 2.5.2.30), rédiger des plans de sûreté (art. 2.5.2.34), dispenser des formations et faire passer des examens (art. 2.5.2.39 et 2.5.2.57), fournir le PFSO (art. 2.5.2.33), faire office de responsable du traitement (art. 2.5.2.91) et approuver le plan de sûreté du navire (art. 2.5.2.56).

Art. 2.5.2.75
Bevoegdheden

Dit artikel geeft een overzicht van de zes verschillende taken die in andere artikelen van het voorliggende wetsontwerp aan de erkende beveiligingsondernemingen worden toegekend, meewerken aan een beveiligingsbeoordeling (art. 2.5.2.30), het opstellen van beveiligingsplannen (art. 2.5.2.34), het geven van opleidingen en het afnemen van examens (art. 2.5.2.39 en 2.5.2.57), het leveren van de PFSO (art. 2.5.2.33), het fungeren als verwerkingsverantwoordelijke (art. 2.5.2.91) en het scheepbeveiligingsplan goedkeuren (art. 2.5.2.56).

Sous-section 2

Approbation de l'organisme de formation

Art. 2.5.2.76
Approbation

Les organismes de formation tels que la Hogere Zeevaartschool (l'école navale supérieure) qui dispense aussi des formations en matière d'ISPS, peuvent faire approuver leur formation par l'ANSM, de sorte que celle-ci fasse office de formation officielle dans le cadre de cette législation.

Section 9

Plateforme ISPS

Art. 2.5.2.77
Champ d'application

Comme nous l'avons indiqué au point 3, f, on fait en ce moment usage d'une combinaison de différentes méthodes de communication pour traiter l'échange d'informations entre les différents acteurs en ce qui concerne les avis motivés, les approbations, les signalements d'incidents,… Il est clair que cet amalgame de méthodes de communication ne satisfait pas aux exigences de traiter les informations en matière de sûreté d'une façon sécurisée et uniforme.

Pour obtenir toutefois un échange rapide et sécurisé de ces informations, on développera une nouvelle plateforme pour la communication, le stockage, les décisions, etc., auprès du SPF Mobilité et Transport.

Cette section régit dès lors l'échange électronique d'informations entre tous les acteurs impliqués dans la sûreté maritime pour l'exécution de ce chapitre et ses arrêtés d'exécution et le stockage des informations.

Art. 2.5.2.78
Création de la plateforme ISPS

Les méthodes qui sont maintenant utilisées comme l'e-mail, la base de données au niveau des CLSM, la base de données au niveau de l'ANSM, Sharepoint, etc., ne satisfont pas aux conditions imposées par le règlement ISPS et par la directive relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

Elles limitent l'uniformité, la transparence et l'actualité des données échangées. Dans le cas d'une plateforme,

Onderafdeling 2

Goedgekeurde opleidingsinstantie

Art. 2.5.2.76
Goedkeuring

Opleidingsinstanties zoals de Hogere Zeevaartschool die ook opleidingen geven in de ISPS-materie kunnen hun opleiding laten goedkeuren door de NAMB waardoor deze geldt als een officiële opleiding in het kader van deze wetgeving.

Afdeling 9

ISPS-platform

Art. 2.5.2.77
Toepassingsgebied

Zoals eerder al aangehaald bij punt 3,f wordt er momenteel gebruik gemaakt van een combinatie van verschillende communicatiemethoden om de informatie-uitwisseling te behandelen tussen de verschillende actoren betreffende gemotiveerde adviezen, goedkeuringen, incidentenmeldingen, … Het is duidelijk dat dit amalgaan aan communicatiemethoden niet voldoet aan de vereisten om de beveiligingsinformatie op een beveiligde, uniforme manier te behandelen.

Om wel een vlotte en beveiligde uitwisseling van deze informatie te bekomen, zal men een nieuw platform voor communicatie, opslag, beslissingen, etc. ontwikkelen bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Deze afdeling regelt dan ook de elektronische informatie-uitwisseling tussen alle actoren betrokken bij de maritieme beveiliging voor de uitvoering van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten en de opslag van de informatie.

Art. 2.5.2.78
Oprichting van het ISPS-platform

De methodes die nu gebruikt worden zoals e-mail, databank op LCMB-niveau, data-bank op NAMB-niveau, Sharepoint, etc. voldoen niet aan de voorwaarden opgelegd door de ISPS-verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn.

Ze beperken de uniformiteit, transparantie en actualiteit van de uitgewisselde gegevens. In het geval van een

tous les acteurs, chacun dans leur champ de compétence, pourront accéder simultanément à toutes les données qui leur sont nécessaires. En ce moment, on ne peut pas accéder directement à toutes les données concernant un dossier, sauf si celles-ci sont demandées de façon explicite. Cela entraîne une imagerie incomplète, s'agissant par exemple des approbations d'évaluations de sûreté et de plans de sûreté. Les bases de données distinctes entraînent des incohérences, ce qui entraîne en soi de nouveau plus d'administration. Avec une plateforme centrale, cette uniformité et cette transparence seront facilement obtenues, étant donné que chaque acteur travaille sur le même système.

De surcroît, il y a en ce moment un retard dans la réception des données, parce que cela a lieu en cascade. Certainement en cas d'incidents, cela doit pouvoir être évité. Le fonctionnement actuel ne permet pas non plus l'automatisation des adaptations aux délimitations des ports et des installations portuaires. Cela doit chaque fois être transmis manuellement, encodé et approuvé. La plateforme autorisera cette automatisation et accélérera l'actualité de toutes les données.

Les méthodes susmentionnées laissent également à désirer sur le plan de sûreté des données. Les informations échangées recevront au minimum le niveau "*ISPS-restricted*" (voir art. 2.5.2.13). Les méthodes qui sont maintenant utilisées ne peuvent pas suffisamment répondre à cela sur le plan de sûreté. La plateforme doit donc être fortement sécurisée et sera développée avec comme directive en matière de sûreté la loi NIS du 7 avril 2019. Cela entraînera que les données pourront être consultées et échangées d'une façon suffisamment sécurisée.

En cas de situations de crise, il y a d'ailleurs un grand besoin de pouvoir consulter des informations 24/7 et d'une plateforme opérationnelle. Dans le format actuel, cela n'est pas le cas. En revanche, la plateforme sera opérationnelle et pourra être consultée 24/7.

En général, on peut conclure que la maniabilité des moyens actuels utilisés laisse à désirer et indique le besoin d'une plateforme.

Le traitement des données à caractère personnel sur la plateforme ISPS doit être effectué conformément aux dispositions des articles 2.5.2.82 à 2.5.2.96. Dans son avis 51/2022 du 9 mars 2022, l'Autorité de protection des données renvoie au point 38, à la nécessité d'aligner la plateforme ISPS sur la protection des données prévue par ce projet de loi. En prévoyant cette référence aux dispositions 2.5.2.82 à 2.5.2.96, il est clair que les données à caractère personnel de la plateforme ISPS

platform, zullen alle actoren, elk binnen hun bevoegdheid, simultaan aan alle voor hen nodige gegevens kunnen. Momenteel kan men niet rechtstreeks aan alle gegevens betreffende een dossier, tenzij deze expliciet opgevraagd worden. Dit zorgt voor een onvolledige beeldvorming bij bijvoorbeeld de goedkeuringen van beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen. De gescheiden databanken zorgen voor discrepanties, wat op zich dan weer voor extra administratie zorgt. Met een centraal platform zal deze uniformiteit en transparantie gemakkelijk bekomen worden, aangezien elke actor werkt op hetzelfde systeem.

Daarenboven is er momenteel een vertraging bij het ontvangen van de gegevens, omdat dit in een cascade verloopt. Zeker in het geval van incidenten moet dit vermeden kunnen worden. De huidige werking laat ook het automatiseren van de aanpassingen aan de afbakeningen van de havens en havenfaciliteiten niet toe. Dit dient telkens handmatig doorgegeven, ingegeven en goedgekeurd te worden. Het platform zal deze automatisering wel toelaten en de actualiteit van alle gegevens bespoedigen.

De bovengenoemde methodes laten eveneens te wensen over op het vlak van de beveiliging van de gegevens. De uitgewisselde informatie zal minimum het niveau "*ISPS-restricted*" krijgen (zie art. 2.5.2.13). De methodes die nu gebruikt worden, kunnen hier op vlak van beveiliging niet voldoende aan tegemoet komen. Het platform dient dus sterk beveiligd te worden en zal ontwikkeld worden met als beveiligingsrichtlijn de NIS-wet van 7 april 2019. Dit zal ervoor zorgen dat de gegevens op een voldoende beveiligde manier geraadpleegd en uitgewisseld kunnen worden.

In het geval van crisissituaties is er overigens een grote nood aan het 24/7 raadpleegbaar zijn van de informatie en operationeel zijn van het platform. In het huidige format is dit niet het geval. Het platform daarentegen zal 24/7 operationeel en raadpleegbaar zijn.

Over het algemeen kan men concluderen dat de hanteerbaarheid van de huidige gebruikte middelen te wensen overlaat en de nood aan een platform aanduidt.

De verwerking van de persoonsgegevens in het ISPS-platform moet gebeuren overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 2.5.2.82 tot en met 2.5.2.96. Het advies 51/2022 van 9 maart 2022 van de Gegevensbeschermingsautoriteit verwijst in punt 38 aan de noodzaak om het ISPS-platform af te stemmen op de gegevensbescherming die voorzien wordt door dit wetsontwerp. Door deze verwijzing naar de bepalingen 2.5.2.82 tot en met 2.5.2.96 is het duidelijk dat

peuvent uniquement être traitées conformément aux finalités et aux conditions fixées par la loi.

Art. 2.5.2.79
Financement

La plateforme sera créée auprès de la DG Navigation à laquelle la Cellule de la Sûreté maritime appartient. Les crédits nécessaires pour la plateforme ISPS seront dès lors inscrits sur le budget de la Direction générale Navigation du SPF Mobilité et Transport.

Pour certains éléments de la plateforme ISPS (contrôle d'accès et demande d'habilitations de sécurité), le Roi peut imposer une rétribution aux installations portuaires qui utilisent ce système à cet égard.

Art. 2.5.2.80
Gestion

Le ministre compétent pour la mobilité maritime est responsable du bon fonctionnement de la plateforme ISPS, pour laquelle l'ANSM doit fournir la contribution nécessaire. Les présentes dispositions se fondent sur le régime autour de la banque de données pour les procès-verbaux électroniques (e-PV) créée par le Code pénal social.

Art. 2.5.2.81
Contrôle sur l'interdiction portuaire

L'article 16 de la loi du 28 novembre 2021 visant à rendre la justice plus humaine, plus rapide et plus ferme introduit une interdiction portuaire pour les infractions à la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes.

L'interdiction portuaire est une peine autonome par laquelle il est temporairement interdit de se rendre dans un ou plusieurs ports. Il s'agit donc ici d'une interdiction de lieu spécifique pour des personnes qui ont été condamnées pour l'un des délits contenus dans la loi du 24 février 1921 précitée. Le juge peut déterminer le délai qui ne peut être supérieur à vingt ans, et doit expressément motiver le délai. Le champ d'application personnel pour l'imposition d'une interdiction portuaire

de persoonsgegevens in het ISPS-platform ook enkel mogen verwerkt worden overeenkomstig de door de wet vastgestelde doeleinden en voorwaarden.

Art. 2.5.2.79
Financiering

Het platform zal opgericht worden bij het DG Scheepvaart waartoe de Cel Maritieme Beveiliging behoort. De nodige kredieten voor het ISPS-platform zullen dan ook worden ingeschreven worden op het budget van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Voor bepaalde onderdelen van het ISPS-platform (toegangscontrole en het aanvragen van veiligheidsmachtigingen) kan door de Koning een retributie worden opgelegd aan de havenfaciliteiten die gebruik maken van dit systeem hiervoor.

Art. 2.5.2.80
Beheer

De minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit is verantwoordelijk voor de goede werking van het ISPS-platform, waarvoor de NAMB de nodige input moet leveren. Deze bepalingen zijn gebaseerd op de regeling rond de databank voor elektronische processen-verbaal (e-PV) opgericht door het Sociaal Strafwetboek.

Art. 2.5.2.81
Controle op het havenverbod

Artikel 16 van de wet van 28 november 2021 om justitie menselijker, sneller en straffer te maken voert een havenverbod in voor overtredingen van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen.

Het havenverbod is een autonome straf waarbij het tijdelijk verboden is om zich in één of meerdere havens te begeven. Het gaat hier dus om een specifiek plaatsverbod voor personen die veroordeeld zijn voor één van de misdrijven vervat in de voormelde wet van 24 februari 1921. De rechter kan de termijn bepalen die niet langer dan twintig jaar mag zijn, en dient de termijn uitdrukkelijk te motiveren. Het personeel toepassingsgebied voor het opleggen van een havenverbod is zeer ruim. Het is niet

est très large. Il ne s'applique pas seulement aux ouvriers portuaires, mais aussi à toutes les personnes qui peuvent exécuter un travail pour ou dans le port, comme les transporteurs ou d'autres membres du personnel d'entreprises portuaires.

Il faut aussi contrôler le respect d'une telle interdiction portuaire. Il va de soi que cela peut être contrôlé par les services de police à l'occasion de contrôles d'identité ou d'actions ciblées. Du fait qu'un contrôle d'accès est obligatoire dans une installation portuaire qui relève de l'application du Code ISPS et du Règlement ISPS, il faut contrôler l'identité de la personne. Par le biais de la nouvelle plateforme ISPS, il faudra aussi contrôler à ce moment-là si la personne qui souhaite avoir accès à une installation portuaire n'a pas été condamnée à une interdiction portuaire.

Le Roi reçoit une délégation pour régler le fonctionnement de ce module de la plateforme ISPS. Le traitement des données à caractère personnel de ces personnes est régi dans les articles 2.5.2.86 à 2.5.2.95. Du fait que l'interdiction portuaire peut être imposée pour un ou plusieurs ports ou installations portuaires, ces données doivent être contrôlées et encodées de façon très correcte du côté du gouvernement. Une personne qui a reçu une interdiction pour le port A doit en effet pouvoir obtenir l'accès dans le port B sans qu'il ne puisse y avoir la moindre indication que cette personne a été condamnée à une interdiction portuaire. Pour le développement ultérieur de ce système, on examinera aussi avec la Commission des jeux de hasard qui a déjà de l'expérience avec l'interdiction d'accès à des personnes qui ont obtenu une interdiction judiciaire (articles 54 et 55 de la loi du 7 mai 1999 sur les jeux de hasard, les paris, les établissements de jeux de hasard et la protection des joueurs).

Comme nous l'expliquons aussi plus loin, l'interdiction portuaire est aussi élargie en tant que sanction autonome aux infractions à la nouvelle réglementation en matière de sûreté maritime. Du fait de l'élargissement du champ d'application des actions non autorisées, le trafic d'objets et de marchandises, dont la drogue, les êtres humains et les animaux relèvent de celui-ci. Les infractions commises contre les mesures prises visant à protéger la sûreté du port ou d'une installation portuaire, doivent également pouvoir mener à une interdiction portuaire. Les personnes qui s'occupent de la surveillance du port ou d'une installation portuaire et qui utilisent abusivement ces informations pour leur profit personnel ou à des fins criminelles, compromettent la sûreté sur ces sites. Elles doivent être écartées pendant un certain temps, de sorte qu'elles ne puissent pas utiliser abusivement leur connaissance des mesures de sûreté.

alleen van toepassing op havenarbeiders, maar ook op alle personen die arbeid voor of in de haven kunnen verrichten, zoals transporteurs of ander personeel van havenbedrijven.

Een dergelijk havenverbod dient ook te worden gecontroleerd op zijn naleving. Uiteraard kan dit door de politiediensten gecontroleerd worden bij identiteitscontroles of gerichte acties. Doordat op een havenfaciliteit die onder de toepassing van de ISPS-Code en de ISPS-Verordening valt een toegangscontrole verplicht is, moet de identiteit van de persoon gecontroleerd worden. Via het nieuwe ISPS-platform zal op dat moment ook gecontroleerd moeten worden of de persoon die de toegang wenst tot een havenfaciliteit niet veroordeeld is tot een havenverbod.

De koning krijgt een delegatie om de werking van deze module uit het ISPS-platform te regelen. De verwerking van de persoonsgegevens van deze personen is geregeld in de artikelen 2.5.2.86 tot 2.5.2.95. Doordat het havenverbod voor één of meerdere havens en havenfaciliteiten kan worden opgelegd, moeten deze gegevens zeer correct worden gecontroleerd en ingegeven worden langs overheidszijde. Een persoon die een verbod heeft gekregen voor haven A moet immers toegang kunnen krijgen in haven B, waarbij er niet de minste indicatie mag zijn dat de persoon veroordeeld werd tot een havenverbod. Voor de verdere uitwerking van dit systeem zal ook gekeken worden met de Kansspelcommissie die reeds ervaring heeft met het verbieden van toegang voor personen die een gerechtelijk verbod hebben gekregen (artikelen 54 en 55 van de wet van 7 mei 1999 op de kansspelen, de weddenschappen, de kansspelinrichtingen en de bescherming van de spelers).

Zoals veder ook toegelicht wordt het havenverbod als autonome sanctie ook uitgebreid naar overtredingen van de nieuwe regelgeving inzake maritieme beveiliging. Door de uitbreiding van het toepassingsgebied van ongeoorloofde acties vallen ook het smokkelen van voorwerpen en goederen, waaronder drugs, mensen en dieren hieronder. Ook inbreuken tegen de genomen maatregelen ter bescherming van de beveiliging van de haven of een havenfaciliteit moeten kunnen leiden tot een havenverbod. Personen die bezig zijn met de bewaking van de haven of een havenfaciliteit en deze info misbruiken voor persoonlijk of crimineel gewin, brengen de beveiliging op deze sites in gevaar. Zij moeten gedurende een bepaalde tijd geweerd kunnen worden zodat ze geen misbruik kunnen maken van hun kennis van de beveiligingsmaatregelen.

Section 10

Protection des données

Sous-section 1re

Images de caméra

Art. 2.5.2.82
Caméras de surveillance

Loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance s'applique à toutes les caméras de surveillance qui sont installées par les exploitants de ports ou de facilités portuaires.

L'avis de l'Organe de contrôle de l'information policière du 29 mars 2022 mentionne 3 scénarios dans lesquels les services de police ont accès aux images, en particulier l'accès casuistique en temps réel, l'accès direct et systématique sans possibilité de stockage ou de manipulation, et l'accès en temps réel avec possibilité de stockage. Le scénario 1 est couvert par l'article 9 de la loi sur les caméras et les scénarios 2 et 3 sont couverts par la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, qui s'applique à ces cas via l'article 3, alinéa 2, de la loi du 21 mars 2007.

Art. 2.5.2.83
Caméras intelligentes

Le paragraphe 1ER donne aux exploitants de ports et d'installations portuaires une autorisation explicite à installer des caméras intelligentes. Ces caméras peuvent être installées par un port ou une installation portuaire, mais le traitement de ces images doit être effectué par un service qui a accès au registre des plaques d'immatriculation des caméras ANPR. Un protocole est conclu entre ces services et le port ou l'installation portuaire pour le partage des images. La loi du 21 mars 2007 limite ces caméras à la reconnaissance de plaques d'immatriculation de véhicules. La présente législation ne s'applique toutefois pas seulement aux véhicules qui entrent dans le port, mais aussi aux bateaux qui naviguent dans nos ports et nos voies navigables. Pour les bateaux naviguant sur la mer du Nord, il est renvoyé au nouvel article 4.6.1.20 CBN proposé, inséré par l'article 20 du présent projet de loi. La plupart des bateaux, à l'exception des bateaux de plaisance, sont équipés d'un AIS, de sorte qu'ils émettent des signaux, dont leur identification, sur une base permanente. La liaison automatique de caméras à ces données AIS donne à l'exploitant un aperçu des navires détectés. Il est toutefois plus important que les caméras intelligentes puissent aussi détecter que certains navires ne donnent

Afdeling 10

Gegevensbescherming

Onderafdeling 1

Camerabeelden

Art. 2.5.2.82
Bewakingscamera's

De wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is van toepassing op alle bewakingscamera's die door de exploitanten van havens of havenfaciliteiten worden geïnstalleerd.

Het advies van het Controleorgaan op de politionele informatie van 29 maart 2022 maakt melding van 3 scenario's waarbij de politiediensten toegang hebben tot de beelden, met name de casuïstische toegang in real time, de rechtstreekse en systematische toegang zonder mogelijkheid tot opslag of manipulatie, en de real time toegang met mogelijkheid tot opslag. Scenario 1 valt onder artikel 9 van de camerawet en scenario's 2 en 3 onder de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, die via artikel 3, tweede lid, van de wet van 21 maart 2007 van toepassing is op deze gevallen.

Art. 2.5.2.83
Intelligente camera's

Paragraaf 1 geeft een expliciete toestemming aan de exploitanten van havens en havenfaciliteiten om intelligente camera's te installeren. Deze camera's kunnen geplaatst worden door een haven of havenfaciliteit, maar de verwerking van deze beelden moet gebeuren door een dienst die toegang heeft tot het nummerplaatregister van de ANPR-camera's. Tussen deze diensten en de haven of havenfaciliteit wordt een protocol gesloten voor het delen van de beelden. De wet van 21 maart 2007 beperkt deze camera's tot de herkenning van nummerplaten van voertuigen. De voorliggende wetgeving is echter niet enkel van toepassing op voertuigen die de haven aandoen, maar ook op de vaartuigen die in onze havens en waterwegen rondvaren. Voor de vaartuigen op de Noordzee wordt verwezen naar het nieuwe voorgesteld artikel 4.6.1.20 BSW, ingevoegd door artikel 20 van het voorliggende wetsontwerp. De meeste vaartuigen, met uitzondering van de pleziervaartuigen, zijn uitgerust met AIS, waardoor zij op permanente basis signalen uitzenden waaronder hun identificatie. Het automatisch koppelen van camera's aan deze AIS-data geeft de exploitant een overzicht van welke schepen er worden gedetecteerd. Belangrijker is echter dat ook kan worden gedetecteerd door intelligente camera's dat bepaalde schepen geen

pas d'identification. Les données AIS ainsi obtenues concernent uniquement un numéro d'identification tel que la plaque d'immatriculation, mais ne permettent pas d'identifier automatiquement le propriétaire. Pour cela, il faut encore prévoir des liaisons avec d'autres bases de données pour lesquelles les dispositions du RGPD sont en vigueur.

L'Autorité de protection des données fait remarquer dans son avis 51/2022 du 9 mars 2022 que ce lien automatique n'est pas nécessaire car si un navire ne transmet pas d'AIS, une caméra de surveillance ordinaire est suffisante. Les navires utilisés à des fins criminelles ne transmettent parfois pas d'AIS, mais peuvent aussi transmettre des données AIS falsifiées provenant de navires fictifs ou se faire passer pour d'autres navires qui se trouvent à l'autre bout du monde. Ce phénomène est appelé *spoofing*. Grâce à l'interconnexion automatique des différents systèmes, ces anomalies sont automatiquement détectées et les services de contrôle sont en mesure d'intervenir.

Sous-section 2

Données biométriques

Art. 2.5.2.84
Utilisation

Comme déjà mentionné dans l'explication générale, il est nécessaire de réglementer l'accès aux installations portuaires, en permettant l'utilisation de la biométrie, mais en respectant et en se conformant aux principes de protection des données. Il faut également créer la possibilité légale d'utiliser les données biométriques pour la manutention des marchandises dans une installation portuaire. Le haut niveau d'automatisation de la manutention des marchandises dans une installation portuaire nécessite également la vérification de l'identité de la personne souhaitant accéder à certains systèmes de réseau et d'information par l'utilisation de la biométrie. L'application de ces règles au traitement des données biométriques a été précisée par l'Autorité de protection des données dans sa recommandation, dont la dernière version a été publiée le 6 décembre 2021. Le traitement des données biométriques est en principe interdit, sauf dans les cas visés par l'article 92 du RGPD. Le présent projet de loi invoque deux de ces motifs d'exception.

En premier lieu, l'utilisation des données biométriques pour le contrôle de l'accès aux installations portuaires se fonde sur l'article 9.2, g) du RGPD, en particulier sur l'intérêt public prépondérant. Les ports et les installations

identificatie geven. De AIS-data die bekomen wordt betreft enkel een identificatienummer zoals de nummerplaat, maar zorgt niet voor een automatische identificatie van de eigenaar. Hiervoor moet nog koppelingen voorzien worden met andere databanken waarvoor de bepalingen van de AVG van kracht zijn.

De Gegevensbeschermingsautoriteit merkt in zijn advies 51/2022 van 9 maart 2022 op dat deze automatische koppeling niet noodzakelijk is omdat wanneer een vaartuig geen AIS uitzendt, een gewone bewakingscamera volstaat. Vaartuigen die met criminele doeleinden worden gebruikt zenden soms geen AIS uit, maar zenden eveneens vervalste AIS-gegevens uit van fictieve schepen of doen zich voor als andere schepen die aan de andere kant van de wereld zijn. Dit fenomeen wordt *spoofing* genoemd. Door de automatische koppeling van de verschillende systemen worden deze anomalieën automatisch gedetecteerd en kan er worden opgetreden door de handhavingsdiensten.

Onderafdeling 2

Biometrische gegevens

Art. 2.5.2.84
Gebruik

Zoals in de algemene toelichting reeds aangehaald is het noodzakelijk om de toegang tot de havenfaciliteiten te reguleren waarbij het gebruik van biometrische gegevens moet worden toegelaten, maar met respect voor en het naleven van de databeschermingsprincipes. Ook voor het behandelen van de lading op een havenfaciliteit moet de juridische mogelijkheid gecreëerd worden om biometrische gegevens te gebruiken. Door de grote automatisering van de behandeling van lading op een havenfaciliteit is ook een verificatie van de identiteit van de persoon die toegang wenst tot bepaalde netwerk- en informatiesystemen door middel van biometrische gegevens noodzakelijk. Het toepassen van deze regels op het verwerken van de biometrische gegevens werd door de Gegevensbeschermingsautoriteit nader omschreven in haar aanbeveling waarvan de laatste versie werd gepubliceerd op 6 december 2021. De verwerking van biometrische gegevens is in beginsel verboden, behalve in de gevallen gevat door artikel 92 van de AVG. Het voorliggende wetsontwerp doet een beroep op 2 van deze uitzonderinggronden.

Vooraleerst wordt het gebruik van biometrische gegevens voor de controle van de toegang tot havenfaciliteiten gesteund op artikel 9.2, g) van de AVG, met name het zwaarwegend algemeen belang. Havens en

portuaires restent un point de passage particulièrement sensible pour l'introduction de toutes sortes de produits illégaux dans le pays, ainsi que pour la contrebande de personnes, d'animaux et d'objets. Des armes et du matériel pour des attaques terroristes peuvent également être amenés en Belgique assez facilement grâce aux connexions directes des navires avec d'autres continents. Il incombe aux autorités belges la tâche, imposée par le Code ISPS et le Règlement ISPS, de veiller à ce que ces marchandises ne puissent pas entrer ou sortir du terminal portuaire et soient interceptées lorsqu'elles sont présentes. Le trafic de drogue a également un effet perturbateur majeur sur l'économie régulière belge et sur la santé publique de ses habitants. Des rapports quotidiens font état du trafic de drogue, qui conduit souvent à des implantations dans le milieu criminel, affectant ainsi également les plus faibles et les plus impressionnables qui sont entraînés dans cette spirale négative de la violence.

Deuxièmement, le point critique des installations portuaires elles-mêmes est la manutention des marchandises. Les personnes qui savent où se trouve la cargaison criminelle peuvent l'isoler pour la récupérer ultérieurement. Le conducteur d'un chariot cavalier dans un terminal à conteneurs est un exemple d'employé qui, avec de mauvaises intentions ou sous la contrainte, peut tout simplement placer la cargaison à un endroit convenu à l'avance. Ces personnes sont activement approchées, avec ou sans recours à la force ou aux menaces, pour fournir une assistance aux bandes criminelles. Le renforcement du contrôle de ces activités rendra non seulement plus difficile la possibilité d'activités criminelles, mais protégera également les employés de l'installation portuaire. L'utilisation de la biométrie dans la manutention des marchandises peut garantir que ces chariots cavaliers ne peuvent être mis en marche qu'après vérification de l'identité du conducteur. Cette exception à l'interdiction du traitement des données biométriques est donc dictée par un intérêt public supérieur. Le consentement explicite et non équivoque de la personne concernée visé à l'article 9.2.a) du RGPD constitue une base légale pour le traitement des données biométriques.

Enfin, le haut niveau d'automatisation de la manutention des marchandises et le caractère indispensable des données numériques rendent nécessaire la protection de cette étape également. Par exemple, un membre du personnel qui a accès aux bonnes données peut s'assurer que les conteneurs sont placés à un certain endroit. En divulguant les codes PIN avec lesquels une cargaison particulière peut être prise en charge par le transporteur externe, cette cargaison peut à nouveau être sortie de l'installation portuaire assez facilement. Par conséquent, pour lutter efficacement contre la criminalité

havenfaciliteiten blijven een bijzonder gevoelig doorgangpunt om allerhande illegale producten in het land te brengen, evenals voor de smokkel van mensen, dieren en kunstvoorwerpen. Ook wapens en middelen voor terroristische aanslagen kunnen door de directe verbindingen van de schepen met andere werelddelen op vrij simpele wijze tot in België worden gebracht. Het is de taak van de Belgische overheid, opgelegd door de ISPS-Code en ISPS-Verordening, om ervoor te zorgen dat deze goederen de haventerminal niet kunnen binnenkomen of verlaten en bij aanwezigheid ook daar onderschept worden. Ook de drugssmokkel heeft een groot verstorend effect voor de reguliere Belgische economie en de volksgezondheid van de inwoners van België. Dagelijks zijn er berichten over de handel in drugs die vaak tot afrekeningen leiden in het criminele milieu en daardoor ook de zwakkere en beïnvloedbare personen treffen die in deze negatieve spiraal van geweld worden meegetrokken.

Ten tweede is het kritieke punt op de havenfaciliteiten zelf het behandelen van de lading. Personen die weten waar de criminele lading zich bevindt, kunnen deze lading afzonderen om op een later tijdstip te laten ophalen. De bestuurder van een straddle carrier op een containerterminal is een voorbeeld van een werknemer die met slechte bedoelingen of onder dwang op vrij simpele wijze de lading op een vooraf afgesproken plaats kan zetten. Deze personen worden actief benaderd, al dan niet met geweld of bedreigingen, om hand- en spandiensten te leveren aan de criminele bendes. Door de controle op deze activiteiten op te voeren, wordt niet alleen de mogelijkheid tot criminele activiteiten bemoeilijkt maar wordt ook de werknemer op de havenfaciliteit in bescherming genomen. Door het gebruik van biometrie bij het behandelen van de lading kan voorzien worden dat deze straddle carriers slechts gestart kunnen worden na een verificatie van de identiteit van de bestuurder. Deze uitzondering op het verbod om biometrische gegevens te verwerken is dan ook ingegeven door het zwaarwichtig algemeen belang. De expliciete en ondubbelzinnige toestemming van de betrokken persoon, bedoeld in artikel 9.2, a) van de AVG is een rechtsgrond voor de verwerking van de biometrische gegevens.

Tot slot is door de grote automatisering van het behandelen van de lading en de onmisbaarheid van de digitale gegevens het noodzakelijk om ook deze stap te beschermen. Een personeelslid dat toegang heeft tot de juiste data kan er bijvoorbeeld voor zorgen dat containers op een bepaalde plaats worden gezet. Door het lekken van de pincodes waarmee een bepaalde lading kan worden opgepikt door de externe transporteur, kan deze lading opnieuw op vrij eenvoudige wijze uit de havenfaciliteit worden gehaald. Een adequate bestrijding van de georganiseerde criminaliteit vereist

organisée, il est nécessaire de pouvoir identifier qui a eu accès à certaines informations et les a utilisées à des fins illicites. En l'espèce également, le motif d'exception de l'article 9.2, g) du RGPD, à savoir l'intérêt public prépondérant, constitue la base sur laquelle le traitement des données biométriques est justifié. Cette exception n'implique évidemment pas que l'accès à l'ensemble du réseau et du système d'information d'une installation portuaire puisse être soumis à la vérification des données biométriques. Seuls les modules susceptibles de faire l'objet d'abus peuvent être soumis à cette obligation. Ces modules seront, comme expliqué plus loin, pris en compte dans l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire.

L'objectif et les bases juridiques des paragraphes 1 et 2 ne donnent pas non plus à l'installation portuaire un laissez-passer pour commencer à traiter les données biométriques. Comme cela a déjà été expliqué, une évaluation de la sûreté doit être effectuée pour chaque installation portuaire, en identifiant, entre autres, les risques d'actions non autorisées. Elle variera donc d'une installation portuaire à l'autre et sera liée, par exemple, à l'origine et au type de cargaison. Dans le cadre de cette évaluation de la sûreté, l'évaluation de l'impact sur la protection des données, telle que requise par l'article 35.1 du RGPD, devra donc également être réalisée. Sur la base de l'évaluation de la sûreté, le plan de sûreté sera ensuite soumis à l'ANSM pour approbation finale. Le traitement effectif n'est autorisé que dans les cas où l'ANSM accepte le traitement des données biométriques dans un ou plusieurs des cas pour lesquels une base juridique a été créée. Le test de proportionnalité découlant de l'article 5 du RGPD devra également être inclus par le PFSO dans son plan de sûreté portuaire. Le réseau et le système d'information mentionnés ci-dessus, qui peuvent ne pas être entièrement soumis à un accès biométrique, en sont un exemple. Le fait de soumettre l'autorisation du traitement des données biométriques à l'autorisation d'une autorité publique offre une protection supplémentaire contre l'abus des fondements juridiques créés dans cet article. L'ANSM peut également faire appel à des experts, tels que l'autorité de protection des données, pour développer davantage la politique.

Il est également important que les plans de sûreté des installations portuaires déterminent à qui le traitement des données biométriques doit s'appliquer. Cela doit se faire sur la base de l'évaluation de la sûreté qui déterminera, par exemple, pour quelle catégorie de visiteurs la biométrie est nécessaire. Par exemple, sur la base de l'évaluation ou d'autres législations, il peut être stipulé que certains services d'inspection ne sont pas soumis aux données biométriques. Les représentants de ces

dan ook dat kan worden nagegaan wie toegang heeft gekregen tot bepaalde informatie en deze voor oneigenlijke doeleinden heeft misbruikt. Ook in deze is de uitzonderingsgrond van artikel 9.2, g) van de AVG, namelijk het zwaarwegend algemeen belang, de basis waarop de verwerking van de biometrische gegevens gerechtvaardigd is. Deze uitzondering houdt uiteraard niet in dat de toegang tot het ganse netwerk- en informatiesysteem van een havenfaciliteit onderworpen kan zijn aan het verifiëren van de biometrische gegevens. Enkel die modules die gevoelig zijn voor misbruik kunnen aan deze verplichting worden onderworpen. Deze modules zullen zoals verder wordt toegelicht naar voren komen uit de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit.

Het doel en de rechtsgronden uit paragraaf 1 en 2 geven ook geen vrijgeleide aan de havenfaciliteit om te starten met verwerking van biometrische gegevens. Zoals reeds werd toegelicht moet voor elke havenfaciliteit een beveiligingsbeoordeling gemaakt worden waarin onder meer de risico's op ongeoorloofde acties worden nagegaan. Dit zal dus per havenfaciliteit verschillen en bijvoorbeeld gelinkt zijn aan de herkomst en het type van lading. In deze beveiligingsbeoordeling zal dan ook de gegevensbeschermingseffectbeoordeling zoals vereist door artikel 35.1 van de AVG moeten worden uitgevoerd. Op basis van de beveiligingsbeoordeling zal dan het beveiligingsplan worden voorgelegd aan de NAMB die hierover een finale goedkeuring moet geven. Slechts in die gevallen waar de NAMB akkoord gaat met een verwerking van de biometrische gevallen in één of meerdere van de gevallen waarvoor een rechtsgrond werd gecreëerd, is de effectieve verwerking toegelaten. Ook de uit artikel 5 van de AVG voortvloeiende proportionaliteitstest zal door de PFSO moeten worden opgenomen in het door hem of haar opgestelde havenbeveiligingsplan. Het hoger reeds aangehaalde netwerk- en informatiesysteem dat niet volledig mag onderworpen worden aan biometrische toegang is daar een voorbeeld van. Door de toelating van de verwerking van de biometrische gegevens te onderwerpen aan een toelating door een overheidsorgaan, geeft een bijkomende bescherming tegen het misbruik van de in dit artikel gecreëerde rechtsgronden. De NAMB kan bovendien een beroep doen op experten, zoals de Gegevensbeschermingsautoriteit om het beleid verder uit te werken.

Belangrijk is ook dat de beveiligingsplannen van de havenfaciliteit bepalen op wie de verwerking van biometrische gegevens moet worden toegepast. Dit moet gebeuren op basis van de beveiligingsbeoordeling die bijvoorbeeld zal bepalen voor welke categorieën van bezoekers de biometrie vereist is. Zo kan er bijvoorbeeld, op basis van de beoordeling of op basis van andere wetgevingen, opgenomen worden dat bepaalde inspectiediensten niet onderworpen zijn aan de biometrische gegevens.

services d'inspection au sein du CLSM et de l'ANSM devront veiller à trouver une solution équilibrée entre le droit à la vie privée et le contrôle d'accès. Toute personne cherchant à accéder à une installation portuaire ou aux parties de l'installation portuaire, sous réserve du critère de proportionnalité, où l'identité est vérifiée par des éléments biométriques peut être soumise à cette vérification, si cela a été spécifié dans le plan de sûreté. Toutefois, le présent projet de loi prévoit déjà une exception pour les passagers qui embarquent sur un navire de croisière dans un terminal de passagers. Il est *a priori* disproportionné d'affirmer que toutes ces personnes doivent faire l'objet d'un traitement de données biométriques. Les membres d'équipage des navires sont également exemptés du traitement des données biométriques en vertu de cette législation. Toutefois, cette dernière exception n'implique pas qu'ils puissent également y être soumis en vertu d'autres lois telles que la législation sur les étrangers.

De vertegenwoordigers van deze inspectiediensten in het LCMB en de NAMB zullen hierover moeten waken om tot een evenwichtige oplossing te komen tussen het recht op privacy en de toegangscontrole. Iedereen die toegang wenst tot een havenfaciliteit of de, conform de proportionaliteitstoets, gedeeltes van de havenfaciliteit waar de verificatie van de identiteit door middel van biometrie gebeurt, kan aan deze controle onderworpen worden als dit werd vastgelegd in het beveiligingsplan. Het voorliggende wetsontwerp maakt echter reeds een uitzondering voor de passagiers die aan boord gaan van een cruiseschip in een passagiersterminal. Het is bij voorbaat niet proportioneel om te stellen dat al deze personen biometrische gegevens moeten laten verwerken. Ook bemanningsleden van vaartuigen worden krachtens deze wetgeving vrijgesteld van de verwerking van biometrische gegevens. Deze laatste uitzondering impliceert echter niet dat ook zij hieraan onderworpen kunnen worden krachtens andere wetgevingen zoals de vreemdelingenwetgeving.

Art. 2.5.2.85.
Reconnaissance du sous-traitant

Le PFSO étant la personne responsable de la sûreté de l'installation portuaire, il devra également assumer le rôle d'opérateur de processus (voir également le point 2.5.2.91) pour le traitement des données biométriques des visiteurs, y compris donc du personnel ou des dirigeants de la société exploitant l'installation portuaire. Le traitement lui-même des données biométriques est également soumis à des mesures strictes pour assurer la sûreté du traitement. L'article 5.1, f) j° oblige le responsable du traitement à prendre les mesures techniques et organisationnelles appropriées pour assurer un niveau de sûreté adapté au risque d'utilisation abusive. Afin d'accompagner les responsables de traitement dans cette démarche, cet article impose à l'entreprise qui réalisera le traitement l'obligation de se soumettre à un audit et d'être reconnue par le ministre chargé de la mobilité maritime. Il stipule également certaines conditions pour cette entreprise et aussi pour le système utilisé.

Seules les entreprises établies dans l'Espace économique européen et ayant une succursale en Belgique peuvent demander la reconnaissance. Le fait d'avoir un établissement en Belgique se justifie par le fait que cette entreprise traite des informations particulièrement sensibles qui servent à la protection de l'intérêt public supérieur. Ils doivent également être en mesure d'intervenir immédiatement en cas de problèmes de sûreté dans lesquels les données biométriques pourraient être

Art. 2.5.2.85.
Erkenning verwerker

Aangezien de PFSO de verantwoordelijke is voor de beveiliging van de havenfaciliteit zal zij of hij ook de rol van verwerkingsverantwoordelijke moeten opnemen (zie verder bij artikel 2.5.2.91) voor het verwerken van de biometrische gegevens van de bezoekers, met inbegrip dus van de personeelsleden of bestuurders van de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert. De verwerking zelf van de biometrische gegevens wordt in dit artikel ook nog onderworpen aan stringente maatregelen om de beveiliging van de verwerking te garanderen. Artikel 5.1, f) j° verplicht de verwerkingsverantwoordelijke om de nodige passende technische en organisatorische maatregelen te nemen om een op het risico van misbruik afgestemd beveiligingsniveau te waarborgen. Om de verwerkingsverantwoordelijken hierin te ondersteunen legt dit artikel een verplichting op aan de onderneming die de verwerking zal uitvoeren om een audit te ondergaan en erkend te worden door de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit. Tevens bepaalt het artikel enkele voorwaarden voor deze onderneming en eveneens voor het gebruikte systeem.

Enkel ondernemingen die gevestigd zijn in de Europees Economische Ruimte en een vestigingseenheid hebben in België kunnen een erkenning aanvragen. Het hebben van een vestigingseenheid in België wordt gemotiveerd door het feit dat deze onderneming met bijzonder gevoelige informatie handelt die dient ter bescherming van het zwaarwichtig algemeen belang. Tevens moeten deze ondernemingen onmiddellijk kunnen interveniëren bij beveiligingsproblemen waarbij de biometrische

utilisées de manière abusive. Enfin, l'unité d'établissement en Belgique doit être en mesure d'effectuer des contrôles sur le respect des exigences légales.

Pour être reconnue et au moins tous les deux ans et demi, l'entreprise doit se soumettre à un audit qui sera réalisé par la DG Navigation en coopération avec le Centre de cybersécurité. L'audit vérifiera que l'entreprise respecte les normes ISO requises ou les normes déclarées équivalentes conformément à la réglementation relative à la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique. Il sera également vérifié que le système de traitement biométrique qu'ils ont développé répond aux trois exigences suivantes:

1° au moment où une donnée biométrique est traitée et placée sur un support, les informations sont cryptées et stockées sous forme de modèle sur le support. Cela signifie que les données brutes d'une empreinte digitale ou d'un scan de l'iris, par exemple, ne sont pas accessibles, mais que seul un modèle des caractéristiques individuelles et uniques est disponible. Le stockage des données brutes est interdit par cette réglementation;

2° lors de la vérification de l'identité de la personne, aucune comparaison ne peut être effectuée avec une base de données biométriques. Il est uniquement permis de comparer le modèle stocké des données biométriques avec les informations collectées lors de la deuxième phase de collecte;

3° le modèle des données biométriques ne peut être stocké que sur un support que la personne porte sur elle et non sur une base de données centrale.

Les données biométriques peuvent être conservées pendant une période maximale de 2 ans après que la personne a eu accès pour la dernière fois à une installation portuaire ou aux modules pertinents du réseau et du système d'information (voir section 2.5.2.90, deuxième paragraphe). Les agents de surveillance ne peuvent exercer leurs fonctions que conformément à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière, et ne peuvent donc jamais avoir accès aux données biométriques elles-mêmes. ils seront seulement informés si une personne peut avoir accès ou non.

gegevens kunnen misbruikt worden. Tot slot moet voor de vestigingseenheid in België het mogelijk maken om controles op het naleven van de wettelijke voorschriften uit te kunnen voeren.

Voor de erkenning en minstens om de twee en half jaren moet de onderneming een audit ondergaan die zal worden uitgevoerd door het DG Scheepvaart in samenwerking met het Centrum voor Cyberbeveiliging. Tijdens deze audit zal gecontroleerd worden of de onderneming voldoet aan de vereiste ISO-normen of normen die gelijkwaardig werden verklaard conform de regelgeving voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid. Ook zal worden nagegaan dat het door hun ontwikkelde systeem van biometrische verwerking voldoet aan de volgende drie vereisten:

1° op het ogenblik waarop een biometrisch kenmerk wordt verwerkt en op een drager wordt geplaatst, moet de informatie worden gecodeerd en als een template worden opgeslagen op de informatiedrager. Dit wil zeggen dat de ruwe gegevens van bijvoorbeeld een vingerafdruk of een irisscan niet meer raadpleegbaar zijn, maar dat enkel een template beschikbaar is van de individuele en unieke kenmerken. Het opslaan van ruwe gegevens is verboden onder deze regelgeving;

2° bij het verifiëren van de identiteit van het individu mag niet vergeleken worden met een databank van biometrische gegevens. Het is enkel toegelaten dat de opgeslagen template van de biometrische gegevens wordt vergeleken met de informatie die tijdens de tweede inzamelingsfase wordt verzameld;

3° de template van de biometrische gegevens mogen enkel worden opgeslagen op een drager die de persoon bij zich heeft en niet op een centrale databank.

Biometrische gegevens mogen maximaal gedurende een termijn van 2 jaar worden bewaard nadat betrokkene voor het laatst toegang had tot een havenfaciliteit of tot de betrokken modules van het netwerk- en informatiesysteem (zie artikel 2.5.2.90, tweede lid). Bewakingsagenten kunnen hun taken enkel uitvoeren overeenkomstig de bepalingen van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, en kunnen aldus nooit toegang hebben tot de biometrische gegevens zelf. Zij zullen enkel bericht krijgen of een persoon toegang kan krijgen of niet.

Sous-section 3

Traitement des données à caractère personnel

Art. 2.5.2.86
Finalités

Cet article définit les finalités pour lesquelles les données à caractère personnel des séries de personnes physiques énumérées à l'article 2.5.2.87 peuvent être traitées. Dans l'explication de l'utilisation de la biométrie, il a déjà été largement expliqué pourquoi un contrôle de l'accès, tant physique qu'au réseau et aux systèmes d'information, et des personnes manipulant le fret est nécessaire. Assurer la sûreté maritime, prévenir les interventions non autorisées et protéger les personnes employées dans une installation portuaire ne peut être réalisé que par le traitement des données à caractère personnel spécifiées.

L'article 2.5.2.81 impose un contrôle obligatoire du respect de l'interdiction de port. Bien entendu, ce contrôle ne peut être effectué que si les données de ces personnes interdites de port peuvent être traitées. La dernière série de finalités pour lesquelles les données à caractère personnel peuvent être traitées est la détection, la poursuite et la sanction des actes illicites et pour permettre aux services de renseignement d'accomplir leurs tâches.

Enfin, il stipule également que les noms des inspecteurs peuvent être traités lorsqu'ils font un rapport. Dans son avis 69.362/1 du 11 juin 2021 sur un projet d'arrêté royal visant à optimaliser les dispositions relatives au travail maritime, le Conseil d'État a noté ce qui suit:

"Certaines parties du projet portent sur le traitement de données à caractère personnel. Ainsi, l'article 40 concerne le registre des inspections, pour lequel sont notamment déterminés la nature, le délai de réclamation et le responsable de traitement." et

"En réservant au législateur compétent le pouvoir de fixer dans quels cas et à quelles conditions il peut être porté atteinte au droit au respect de la vie privée, l'article 22 de la Constitution garantit à tout citoyen qu'aucune ingérence dans l'exercice de ce droit ne peut avoir lieu qu'en vertu de règles adoptées par une assemblée délibérante, démocratiquement élue. Une délégation à un autre pouvoir n'est toutefois pas contraire au principe de légalité, pour autant que l'habilitation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur

Onderafdeling 3

Verwerking van persoonsgegevens

Art. 2.5.2.86
Doeleinden

Dit artikel bepaalt de doeleinden waarom de persoonsgegevens van de in artikel 2.5.2.87 opgesomde reeksen van natuurlijke personen verwerkt mogen worden. Bij de toelichting van het gebruik van biometrische gegevens werd al uitvoerig toegelicht waarom een controle op de toegang, zowel fysiek als tot de netwerk- en informatiesystemen, en op de personen die lading behandelen noodzakelijk is. Het garanderen van de maritieme beveiliging, het voorkomen van ongeoorloofde acties en het beschermen van de personen die werkzaam zijn op een havenfaciliteit, kunnen enkel maar gerealiseerd worden met de verwerking van de vermelde persoonsgegevens.

Artikel 2.5.2.81 legt een verplichte controle op de naleving van het havenverbod op. Deze controle kan uiteraard maar enkel gebeuren indien de gegevens van deze personen die een dergelijk havenverbod hebben opgelopen kan verwerkt worden. De laatste reeks van doelstellingen waarvoor de persoonsgegevens mogen verwerkt worden is het opsporen, vervolgen en bestraffen van ongeoorloofde acties en de inlichtingendiensten hun taken laten uit te voeren.

Tot slot wordt ook bepaald dat de namen van inspecteurs kunnen worden verwerkt wanneer zij een rapport opmaken. De Raad van State heeft in zijn advies 69.362/1 van 11 juni 2021 over een ontwerp van koninklijk besluit tot optimalisatie van de maritieme arbeidsbepalingen het volgende opgemerkt:

"Bepaalde onderdelen van het ontwerp hebben betrekking op de verwerking van persoonsgegevens. Zo betreft artikel 40 het register van de inspecties, waarbij onder meer de aard, de bezwaartermijn en de verwerkingsverantwoordelijke worden vastgesteld." en

"Doordat artikel 22 van de Grondwet aan de bevoegde wetgever de bevoegdheid voorbehoudt om vast te stellen in welke gevallen en onder welke voorwaarden afbreuk kan worden gedaan aan het recht op eerbiediging van het privéleven, waarborgt het aan elke burger dat geen enkele inmenging in dat recht kan plaatsvinden dan krachtens regels die zijn aangenomen door een democratisch verkozen beraadslagende vergadering. Een delegatie aan een andere macht is evenwel niet in strijd met het wettelijkheidsbeginsel voor zover de machtiging

l'exécution de mesures dont les "éléments essentiels" sont fixés préalablement par le législateur.

Par conséquent, les "éléments essentiels" des traitements de données à caractère personnel doivent être fixés dans la loi elle-même. À cet égard, la section de législation considère que, quelle que soit la matière concernée, constituent, en principe, des "éléments essentiels" les éléments suivants: 1°) les catégories de données traitées; 2°) les catégories de personnes concernées; 3°) la finalité poursuivie par le traitement; 4°) les catégories de personnes ayant accès aux données traitées; et 5°) le délai maximal de conservation des données.

Il découle de ce qui précède qu'en ce qui concerne les parties concernées du projet, il y a lieu de prévoir préalablement un cadre légal pour le traitement des données à caractère personnel y afférentes, dans lequel tous les éléments essentiels mentionnés ci-dessus doivent être réglés. En attendant, les parties concernées du projet ne peuvent pas se concrétiser.".

Le registre des inspections en question était une base de données interne de la DG Navigation dans laquelle les inspecteurs stockaient leurs rapports, qui pouvaient ensuite être utilisés pour les rapports exigés par l'Organisation internationale du travail. Toutefois, l'avis du Conseil d'État était clair: ces articles ne pouvaient pas être appliqués sans une base juridique pour le traitement de données à caractère personnel telles que le nom de l'inspecteur. C'est pour cette raison qu'il est explicitement introduit pour cette législation.

Art. 2.5.2.87
Personnes physiques concernées

Cet article énumère les cinq ensembles de personnes physiques dont les données à caractère personnel peuvent être traitées. Comme mentionné dans les sections précédentes, les données des visiteurs de l'installation portuaire et des personnes manipulant les marchandises sont traitées. Il est également fait référence aux articles 2.5.2.81 et 2.5.2.86 respectivement pour les personnes frappées d'une interdiction de séjour au port et la raison du traitement des données des inspecteurs. Enfin, les PSO, PFSO, CSO et SSO sont également inclus en tant que personnes dont les données doivent être traitées. Après tout, ces personnes doivent être connues de l'ANSM, du CLSM et de la Cellule de la

voldoende nauwkeurig is omschreven en betrekking heeft op de tenuitvoerlegging van maatregelen waarvan de "essentiële elementen" voorafgaandelijk door de wetgever vastgesteld zijn.

Bijgevolg moeten de "essentiële elementen" van de verwerking van persoonsgegevens in de wet zelf worden vastgelegd. In dat verband is de afdeling Wetgeving van oordeel dat ongeacht de aard van de betrokken aangelegenheid, de volgende elementen in beginsel "essentiële elementen" uitmaken: 1°) de categorie van verwerkte gegevens; 2°) de categorie van betrokken personen; 3°) de met de verwerking nagestreefde doelstelling; 4°) de categorie van personen die toegang hebben tot de verwerkte gegevens; en 5°) de maximumtermijn voor het bewaren van de gegevens.

Uit het voorgaande volgt dat met betrekking tot de betrokken onderdelen van het ontwerp vooraf in een wettelijk kader voor de verwerking van de daarmee verband houdende persoonsgegevens moet worden voorzien, waarbij dan alle hiervoor genoemde essentiële elementen moeten worden geregeld. Tot dan kunnen de betrokken onderdelen van het ontwerp geen doorgang vinden.".

Het register van inspecties waarvan sprak betrof een interne databank van DG Scheepvaart waarin de inspecteurs hun rapporten opslaan die nadien gebruikt kunnen worden voor de rapportage die verplicht is vanuit de Internationale Arbeidsorganisatie. Het advies van de Raad van State was echter duidelijk dat deze artikelen geen doorgang konden vinden zonder dat ook voor de verwerking van de persoonsgegevens zoals de naam van de inspecteur een wettelijke grondslag had. Om deze reden wordt dit uitdrukkelijk ingevoerd voor deze wetgeving.

Art. 2.5.2.87
Betrokken natuurlijke personen

Dit artikel somt de vijf reeksen van natuurlijke personen op wiens persoonsgegevens kunnen worden verwerkt. Zoals in de voorgaande artikelen reeds aangehaald worden gegevens verwerkt van de bezoekers aan de havenfaciliteit, evenals van personen die belast zijn met de behandeling van de lading. Ook voor de personen met een havenverbod en de reden waarom de gegevens van de inspecteurs worden verwerkt wordt verwezen naar respectievelijk artikel 2.5.2.81 en 2.5.2.86. Tot slot worden ook de PSO, PFSO, CSO en SSO opgenomen als personen waarvan bepaalde gegevens moeten worden verwerkt. Deze personen moeten immers bekend zijn bij de NAMB, het LCMB en de Cel Maritieme Beveiliging.

Sûreté maritime. Leurs données seront incluses dans la plateforme ISPS à ces fins.

Art. 2.5.2.88
Données à traiter

Pour chaque série de personnes dont les données à caractère personnel sont traitées, il est déterminé quelles peuvent être ces données. Ces données ont été limitées au minimum nécessaire pour atteindre les objectifs visés au point 2.5.2.86. Le traitement des photographies est nécessaire pour la création de badges d'accès et d'identification. Le traitement de l'adresse e-mail pour toute communication.

Art. 2.5.2.89
Accès

Les services publics qui ont accès aux données à caractère personnel traitées sont énumérés de manière exhaustive et se limitent à ceux qui sont chargés de contrôler et de vérifier le respect de la réglementation en matière de surveillance maritime. En plus de ces services publics, le responsable du traitement peut, conformément au RGPD, également accorder l'accès à d'autres personnes si toutes les conditions sont remplies.

Les données biométriques constituent toutefois une exception à cette règle. Seuls le responsable du traitement et le sous-traitant, ainsi que les services de renseignement et la police fédérale et locale, ont accès à ces données. Les autres services d'inspection, tels que la Cellule de la Sûreté maritime ou les douanes, n'ont pas accès à ces données. Le plan de sûreté ou le responsable du traitement ne peuvent pas non plus élargir cet accès.

Art. 2.5.2.90
Délai de conservation

La durée de conservation des données à caractère personnel est fixée à dix ans. Cette période est nécessaire pour permettre l'application des règlements. Souvent, les infractions ne sont révélées que longtemps après que l'acte criminel a été commis.

Il existe deux exceptions à cette période de conservation de dix ans. Tout d'abord, les données biométriques. Comme expliqué ci-dessus, les données brutes doivent être supprimées immédiatement. Les données biométriques sont stockées sous la forme d'un modèle qui peut être conservé pendant un maximum de deux ans

Hun gegevens worden voor deze doeleinden opgenomen in het ISPS-platform.

Art. 2.5.2.88
Te verwerken gegevens

Per reeks van personen waarvan de persoonsgegevens worden verwerkt wordt bepaald welke gegevens dit mogen zijn. Deze gegevens werden beperkt tot de minimale gegevens die noodzakelijk zijn om de doelstellingen bedoeld in 2.5.2.86 te kunnen realiseren. De verwerking van de foto's is noodzakelijk voor het aanmaken van toegangs- en identificatiebadges. De verwerking van het emailadres voor de alle communicatie.

Art. 2.5.2.89
Toegang

De overheidsdiensten die toegang hebben tot de verwerkte persoonsgegevens worden limitatief opgesomd en beperkt zich tot die diensten die belast zijn met het toezicht en de controle op de naleving van de regelgeving inzake maritieme bewaking. Naast deze overheidsdiensten kan de verwerkingsverantwoordelijke, in overeenstemming met de AVG, ook nog andere personen toegang geven indien aan alle voorwaarden voldaan is.

Een uitzondering hierop zijn echter de biometrische gegevens. Enkel de verwerkingsverantwoordelijk en de verwerker, evenals de inlichtingendiensten en de federale en lokale politie hebben toegang tot deze data. De andere inspectiediensten, zoals de Cel Maritieme Beveiliging of de Douane hebben geen toegang tot deze gegevens. Ook kan het beveiligingsplan of de verwerkingsverantwoordelijke deze toegang niet verder uitbreiden.

Art. 2.5.2.90
Bewaringstermijn

De bewaringstermijn van de persoonsgegeven wordt op een periode van tien jaar bepaald. Deze termijn is noodzakelijk om de handhaving van de regelgeving mogelijk te kunnen maken. Vaak komt maar lang na de criminele feiten aan het licht dat er inbreuken zijn gepleegd.

Er zijn 2 uitzondering op deze bewaringstermijn van tien jaar. Vooraleerst de biometrische gegevens. Zoals hoger reeds werd toegelicht moeten de ruwe gegevens onmiddellijk verwijderd worden. De biometrische gegevens worden opgeslagen in de vorm van een template die maximaal twee jaar mag worden bewaard nadat de

à compter du moment où la personne a accédé pour la dernière fois aux locaux physiques ou au réseau et au système d'information pour lesquels les données biométriques ont été utilisées. Une autre exception est l'interdiction de port. Pour des raisons évidentes, ces données seront immédiatement supprimées dès que la personne aura retrouvé l'accès aux ports et aux installations portuaires.

Art. 2.5.2.91
Responsable du traitement

La personne responsable du contrôle d'accès tant physique qu'au réseau et aux systèmes d'information est le PFSO. Il en va de même pour les personnes impliquées dans la manutention de la cargaison. Dans les autres cas, l'ANSM est le contrôleur des données. En ce qui concerne les personnes frappées d'une interdiction de séjour, l'ANSM détermine le fonctionnement du système dans le cadre créé par cette loi, mais cela se limite à la vérification de l'interdiction. Le traitement des décisions, jugements ou arrêts qui imposent une telle interdiction de port reste du ressort du SPF Justice.

Art. 2.5.2.92
Droit à l'information

En vertu du RGPD, toute personne a le droit d'être informée du traitement de ses données à caractère personnel. Toutefois, cette restriction peut être justifiée par de bonnes raisons. Le présent projet de loi limite ce droit à l'information dans les cas où ce traitement a pour but de préparer, d'organiser, de gérer et de contrôler des enquêtes, y compris des enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative. Une telle exception était déjà prévue par l'article 100/14 du Code pénal social.

Art. 2.5.2.93
Droit d'accès

Tout comme le droit à l'information peut être restreint, l'accès aux données à caractère personnel traitées peut l'être dans les mêmes cas que ceux expliqués à l'article 2.5.2.92. Cette exception a aussi déjà été prévue dans le Code pénal social, à savoir à l'article 100/15.

persoon in kwestie voor het laatst toegang heeft gehad tot de fysieke plaatsen of het netwerk- en informatiesysteem waarvoor de biometrische gegevens gebruikt werden. Een andere uitzondering betreft het havenverbod. Om evidente redenen worden deze gegevens onmiddellijk verwijderd zodra de persoon terug toegang heeft tot de havens en de havenfaciliteiten.

Art. 2.5.2.91
Verwerkingsverantwoordelijke

De verwerkingsverantwoordelijk voor de toegangscontrole zowel fysiek als tot netwerk- en informatiesystemen is de PFSO. Dit is ook zo voor de personen die betrokken zijn bij het behandelen van de lading. Voor de overige gevallen is de NAMB de verwerkingsverantwoordelijke. Voor wat betreft de personen met een havenverbod bepaalt de NAMB de werking van het systeem binnen het door deze wet gecreëerde kader, maar dit is beperkt tot het controleren van het verbod. De verwerking van de beslissingen, vonnissen of arresten die een dergelijk havenverbod opleggen, blijft binnen de werkingssfeer van de FOD Justitie.

Art. 2.5.2.92
Recht op informatie

Krachtens de AVG heeft elk individu recht om geïnformeerd te worden over de verwerking van de persoonsgegevens. Dit kan echter om gegronde redenen worden beperkt. Het voorliggende wetsontwerp beperkt dit recht op informatie in de wanner deze verwerking de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben. Dergelijke uitzondering werd reeds voorzien door artikel 100/14 van het Sociaal Strafwetboek.

Art. 2.5.2.93
Recht op inzage

Net zoals het recht op informatie kan worden beperkt, is dit ook het geval voor de inzage in de verwerkte persoonsgegevens en dit in dezelfde gevallen als toegelicht in artikel 2.5.2.92. Deze uitzondering werd ook reeds voorzien in het Sociaal Strafwetboek, met name artikel 100/15.

Art. 2.5.2.94
Droit de rectification

Une troisième restriction s'applique au droit de rectification dans les cas déjà expliqués à l'article 2.5.2.92. L'article 100/16 est le pendant de cette restriction dans le Code pénal social.

Art. 2.5.2.95
Droit à la limitation du traitement

Enfin, le droit de restreindre le traitement n'est pas autorisé. Après tout, cela permettrait de contourner le contrôle d'accès obligatoire. Le code pénal social prévoit également cette exception à l'article 100/17.

Art. 2.5.2.96
Dispositions communes

L'avis 51/2022 du 9 mars 2022 de l'Autorité de protection des données dispose aux numéros 99 à 103 que les articles sur la limitation des droits des personnes concernées dans le cadre du traitement des données doivent être complétés pour les rendre compatibles avec les conditions de l'article 23 du RGPD et les exigences en matière de sécurité juridique et de prévisibilité dans le chef des personnes concernées. Ces dispositions sont incluses dans le présent article et sont une reprise des prescriptions du chapitre V/I du Code pénal social qui ont déjà été approuvées par l'Autorité de protection des données dans l'avis 34/2018.

Art. 10

L'article 2.5.2.3 explique pourquoi il convient d'utiliser le terme interface navire/terre au lieu d'interface navire/port. Ce terme est utilisé dans le régime de financement de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN). Une contribution à l'OFEAN est due pour chaque escale d'un navire. Celle-ci est définie par le terme interface navire/port et est remplacée par l'interface navire/terre, plus correcte, conformément à l'explication de l'article 2.5.2.3.

Art. 11

L'article 2.5.2.3 explique pourquoi il convient d'utiliser le terme interface navire/terre au lieu d'interface navire/port. Ce terme est utilisé dans le régime de financement

Art. 2.5.2.94
Recht op rectificatie

Een derde beperking is van toepassing op het recht op rectificatie in de gevallen zoals reeds toegelicht in artikel 2.5.2.92. Artikel 100/16 is de tegenhangeer van deze beperking in het Sociaal Strafwetboek.

Art. 2.5.2.95
Recht op beperking van de verwerking

Tot slot is ook het recht op beperking van de verwerking niet toegelaten. Immers zou op deze wijze de verplichte toegangscontrole kunnen omzeild worden. Ook het Sociaal Strafwetboek voorzit deze uitzondering in artikel 100/17.

Art. 2.5.2.96
Gemeenschappelijke bepalingen

Het advies 51/2022 van 9 maart 2022 van de Gegevensbeschermingsautoriteit bepaalt in randnummers 99 tot en met 103 dat de artikelen over de beperking van de rechten van de betrokkenen in het kader van de gegevensverwerking moeten worden aangevuld om deze verenigbaar te maken met de voorwaarden van artikel 23 AVG en de vereisten inzake rechtszekerheid en voorzienbaarheid in hoofde van de betrokkenen. Deze bepalingen worden opgenomen in dit artikel en zijn een overname van de voorschriften uit hoofdstuk V/I van het Sociaal Strafwetboek die reeds door de Gegevensbeschermingsautoriteit zijn goedgekeurd in het advies 34/2018.

Art. 10

In artikel 2.5.2.3 wordt toegelicht waarom de term schip/land raakvlak moet gebruikt worden in plaats van schip/haven raakvlak. Deze term wordt gebruikt in de financieringsregeling voor de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO). Voor elke aanloop van een schip is een bijdrage aan de FOSO verschuldigd. Dit wordt gedefinieerd door de term schip/haven raakvlak en wordt overeenkomstig de uitleg in artikel 2.5.2.3 vervangen door het meer correcte schip/land raakvlak.

Art. 11

In artikel 2.5.2.3 wordt toegelicht waarom de term schip/land raakvlak moet gebruikt worden in plaats van schip/haven raakvlak. Deze term wordt gebruikt

de l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation (OFEAN). Une contribution à l'OFEAN est due pour chaque escale d'un navire. Celle-ci est définie par le terme interface navire/port et est remplacée par l'interface navire/terre, plus correcte, conformément à l'explication de l'article 2.5.2.3.

Art. 12

Cet article remplace l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation dans lequel les infractions au règlement ISPS et aux dispositions relatives à la sûreté maritime du Code belge de la Navigation étaient sanctionnées. Le nouvel article prévoit des sanctions sévères en cas de violation de ces dispositions. Tout d'abord, avec une sanction de niveau 4, qui, selon l'article 4.1.1 CBN, est une peine de prison de six mois à cinq ans et une amende pénale ou administrative de 500 à 30 000 euros, à majorer des suppléments applicables. Cette pénalité peut être imposée pour les violations du règlement ISPS, qui a un effet direct, et des dispositions des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 telles que décrites ci-dessus. Ceux qui font obstruction aux ordres du gouvernement peuvent également être punis de la même manière.

Des sanctions plus sévères sont en place pour ceux qui ont commis des actions non autorisées. Cette sanction est une peine de prison de cinq ans à quinze ans et une amende de 5 000 à 100 000 euros, à laquelle s'ajoutent les majorations (niveau 5). Si la sanction prévue par le Code pénal ou une autre législation spéciale est supérieure à cette sanction, c'est cette dernière qui s'applique. Si la sanction prévue par une autre législation est inférieure, la sanction prévue par le présent article est appliquée. Ainsi, une condamnation en vertu de l'article 2*quater*, 4°, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes, par laquelle ces substances sont importées via un port et par laquelle le condamné y a participé, peut également entraîner une condamnation pour action illicite. Comme la sanction dans le CBN est plus sévère, elle doit être appliquée. Pour une condamnation au titre de l'article 2*quater*, 5°, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes, c'est l'inverse qui s'applique en revanche. Dans cette loi, la sanction

in de financieringsregeling voor de Federale Instantie voor Onderzoek van Scheepvaartongevallen (FOSO). Voor elke aanloop van een schip is een bijdrage aan de FOSO verschuldigd. Dit wordt gedefinieerd door de term schip/haven raakvlak en wordt overeenkomstig de uitleg in artikel 2.5.2.3 vervangen door het meer correcte schip/land raakvlak.

Art. 12

Dit artikel vervangt het artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek waarin de inbreuken op de ISPS-Verordening en het de bepalingen over maritieme beveiliging in het Belgisch Scheepvaartwetboek strafbaar werden gesteld. Het nieuwe artikel voert strenge straffen in voor de overtreding van de bepalingen. Vooraleerst worden met een sanctie van niveau 4, dit is krachtens artikel 4.1.1.1 BSW een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en een strafrechtelijke of administratieve geldboete van 500 tot 30 000 euro, te verhogen met de geldende opdeciemen. Deze straf kan worden opgelegd voor overtredingen van de ISPS-Verordening die immers directe werking heeft en de bepalingen van de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71, zoals hoger beschreven. Ook personen die de opdrachten van de overheid verhinderen kunnen met dezelfde sanctie worden gestraft.

Strengere straffen zijn er voor de personen die ongeoorloofde acties hebben verricht. Deze straf is een gevangenisstraf van vijf jaar tot vijftien jaar en een geldboete van 5 000 tot 100 000 euro, te verhogen met de opdeciemen (niveau 5). Indien de sanctie in het Strafwetboek of in andere bijzondere wetgeving, hoger is dan deze sanctie, dan is die sanctie van toepassing. Indien de sanctie in andere wetgeving lager is, dan moet de sanctie uit dit artikel worden toegepast. Zo zal bij een veroordeling conform artikel 2*quater*, 4°, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, waarbij deze stoffen via een haven worden ingevoerd en waarbij de veroordeelde hieraan meegeholpen heeft, kan ook een veroordeling voor een onrechtmatige actie worden opgelegd. Aangezien de sanctie uit het BSW zwaarder is, moet deze worden toegepast. Voor een veroordeling uit hoofde van artikel 2*quater*, 5°, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die

est de 10 à 15 ans, ce qui la rend plus sévère que la sanction du niveau 5.

La coopération à une action illégale est également sanctionnée par la même peine de niveau 5. Étant donné que l'action non autorisée relève d'un domaine qui échappe à la connaissance du service des amendes administratives, créé pour sanctionner les lois sur la navigation, aucune amende administrative ne peut être imposée pour des actions illégales. Toutefois, cela n'empêche pas l'imposition d'amendes administratives aux opérateurs qui ne respectent pas leurs obligations légales et réglementaires en vertu du règlement ISPS, du présent règlement ou du plan de sûreté.

Le paragraphe 6 donne un pouvoir spécial au juge d'instruction pour partager certains faits au cours d'une enquête avec d'autres autorités et d'autres personnes physiques ou morales dans l'intérêt public et pour la prévention de nouvelles infractions pénales. Comme la réglementation actuelle concerne des questions particulièrement sensibles, il peut être nécessaire que des mesures soient prises dès la phase d'enquête, sans que le suspect soit en détention. Cela permet d'éviter que certaines personnes aient encore accès à certaines informations sensibles. Le juge d'instruction compétent doit peser toutes les circonstances concrètes de l'enquête et les faits afin d'apprécier s'il y a lieu de faire usage de cette disposition.

Art. 13

Cet article définit deux nouvelles infractions qui sont rendues punissables par le CBN, à savoir la réalisation d'enregistrements d'images et la violation de la "distribution restreinte".

Art. 4.1.2.48/1
Prises d'images des ports et installations portuaires

L'article 120*ter* du Code pénal stipule que quiconque effectue des mesures topographiques ou des photographies à l'intérieur d'une place fortifiée, d'une structure défensive, d'un poste, d'un établissement militaire ou naval, d'un établissement aéronautique qui n'est pas un aéroport ou une station aérienne, d'un dépôt, d'un entrepôt ou d'un parc militaire, est passible d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six à cent euros. Comme expliqué à l'article 2, cette disposition sera adaptée en raison de

kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, geldt dan weer het omgekeerd. In deze wet is de sanctie immers 10 tot 15 jaar waardoor deze zwaarder is dan de sanctie van niveau 5.

Ook de medewerking aan een onrechtmatige actie wordt met dezelfde sanctie van niveau 5 gestraft. Aangezien de ongeoorloofde actie een domein is dat buiten de kennis gaat van de Dienst Administratieve Geldboetes, opgericht voor de bestraffing van de scheepvaartwetten, kunnen er geen administratieve geldboetes worden opgelegd voor onrechtmatige acties. Dit belet echter niet dat er wel administratieve geldboetes worden opgelegd aan exploitanten die hun wettelijke en reglementaire verplichtingen uit de ISPS-Verordening, deze regelgeving of het beveiligingsplan niet nakomen.

Paragraaf 6 geeft een bijzondere bevoegdheid aan de onderzoekrechter om met het oog op het algemeen belang en het voorkomen van nieuwe strafbare feiten om bepaalde feiten tijdens een onderzoek te delen met andere instanties en andere natuurlijke of rechtspersonen. Doordat de voorliggende regelgeving betrekking heeft op bijzonder gevoelige materie, kan de noodzaak omstaan om reeds tijdens de fase van het onderzoek, zonder dat de verdachte in hechtenis is genomen, maatregelen mogelijk zijn. Zo kan vermeden worden dat bepaalde personen nog toegang hebben tot bepaalde gevoelige informatie. De bevoegde onderzoeksrechter moet al de concrete omstandigheden van het onderzoek en de feiten afwegen om te beoordelen of er van deze bepaling een gebruik zal worden gemaakt.

Art. 13

Dit artikel bepaalt 2 nieuwe inbreuken die krachtens het BSW worden strafbaar gesteld, met name het maken van beeldopnames en de schending van de "beperkte verspreiding.

Art. 4.1.2.48/1
Beeldopnames van havens en havenfaciliteiten

Artikel 120*ter* van het Strafwetboek bepaalt dat iedereen die binnen van een versterkte plaats, van een verdedigingswerk, van een post, van een militaire of zeevaartinrichting, van een luchtvaartinrichting, die niet een vliegveld of luchtvaartstation is, van een militair depot, magazijn of park, topografische opmetingen of foto's hiervan maakt strafbaar is met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar een geldboete van zesentwintig tot honderd euro. Zoals bij artikel 2 toegelicht wordt deze bepaling omwille van zijn link met de

son lien avec la sûreté maritime et la section maritime sera incluse dans le Code belge de la Navigation. Le nouvel article 4.1.2.48/1 érige en infraction pénale le fait de prendre des photos, de quelque manière que ce soit, de parties reconnaissables de l'infrastructure de sûreté. Cela peut se faire via des caméras professionnelles, mais les séquences prises par un smartphone ou via des drones relèvent également de cette disposition. Si ces images sont prises dans le but de contourner les mesures de sûreté afin de commettre une action illicite, cela sera considéré comme une collaboration à une telle action et une sanction de niveau 5 pourra être imposée. Bien entendu, aucune sanction n'est imposée aux photographes amateurs ou aux simples passants dans le port qui prennent une photo. Il s'agit de visualiser clairement l'infrastructure de sûreté telle que les caméras, les portes d'accès ou autres moyens de détection.

Art. 4.2.1.48/2
Violation de la "*ISPS-restricted*"

Comme déjà expliqué ci-dessus (article 2.5.2.14), la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité ne prévoit pas de sanction pour l'utilisation abusive de ces documents. Pour combler cette lacune, la loi actuelle prévoit une classification propre, dont l'utilisation abusive est sanctionnée. La sanction est la même que pour la violation du secret professionnel à laquelle elle est comparable. Toutefois, ce montant peut être doublé si les données divulguées ont été utilisées dans le cadre d'une action illicite.

Art. 14

Le pourcentage des amendes infligées pour des violations des dispositions relatives au chapitre sur la prévention de la pollution par les navires qui est versé au Fonds pour l'environnement est ajusté de 20 à 30 pour cent. Il s'agit principalement d'infractions à la convention MARPOL de l'OMI (telles que la pollution par les hydrocarbures, la pollution par rejet de déchets ou la pollution atmosphérique). Le Fonds Environnement est un fonds du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement. Ce fonds est utilisé pour entreprendre des actions visant à améliorer la protection de l'environnement marin. L'ajustement du pourcentage est une conséquence de l'article 20 du présent projet de loi qui établit un fonds d'application maritime et marin.

maritieme beveiliging aangepast en wordt het maritieme luik opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. Krachtens het nieuwe artikel 4.1.2.48/1 wordt het maken van beeldmateriaal, op welke manier dan ook, van herkenbare delen van de beveiligingsinfrastructuur strafbaar gesteld. Dit kan via professionele camera's, maar ook beeldmateriaal gemaakt door middel van een smartphone of via drones vallen onder deze bepaling. Als dergelijke beelden worden gemaakt met oog op het omzeilen van de beveiligingsmaatregelen voor het plegen van een ongeoorloofde actie, dan wordt dit aanzien als medewerking aan zo een actie en kan een sanctie van niveau 5 worden opgelegd. Uiteraard worden er geen straffen opgelegd aan hobbyfotografen of toevallige passanten in de haven die een foto nemen. Het moet wel degelijk gaan over het duidelijk in beeld brengen van de beveiligingsinfrastructuur zoals camera's, toegangspoorten of andere detectiemiddelen.

Art. 4.2.1.48/2
Schending van de "*ISPS-restricted*"

Zoals hoger reeds toegelicht (artikel 2.5.2.14) staat in de wet van van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen geen sanctie voor het misbruiken van deze documenten. Om dit hiaat op te vullen voorziet de voorliggende wet in een eigen classificatie waarvan het misbruiken strafbaar wordt gesteld. Als strafmaat wordt geopteerd voor dezelfde straf die van toepassing is op de schending van het beroepsgeheim waarmee het te vergelijken is. Dit kan evenwel verdubbeld worden indien de gelekte gegevens gebruikt werden bij een ongeoorloofde actie.

Art. 14

Het percentage van de boetes opgelegd voor de overtredingen van de bepalingen die betrekking hebben op het hoofdstuk betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen dat naar het Fonds Leefmilieu wordt gestort wordt aangepast van 20 naar 30 percent. Het betreft hier voornamelijk overtredingen van het MARPOL-verdrag van de IMO (zoals olieverontreiniging, vervuiling door het lozen van afval of luchtverontreiniging). Het Fonds Leefmilieu is een fonds van de FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu. Vanuit het fonds worden acties ondernomen om de bescherming van het mariene milieu te verbeteren. De aanpassing van het percentage is een gevolg van artikel 20 van het voorliggende wetsontwerp waarbij een fonds voor de maritieme en mariene handhaving wordt opgericht.

Art. 15

Les contrôleurs de la navigation de la DG Navigation effectuent également des contrôles du respect de la réglementation applicable aux navires de mer belges et étrangers. Comme il s'agit également d'une tâche de l'ANSM, ils rendent compte au président de l'ANSM à cet égard. Il a déjà été déterminé qu'il s'agit du directeur général de la DG Navigation, il n'y a donc aucun changement dans la hiérarchie existante. Légalement, cependant, ils rendent compte au président de l'ANSM en ce qui concerne la sûreté maritime, et non au directeur général.

Art. 16

Le paragraphe 2 de l'article 4.2.1.24 du Code belge de la Navigation stipule qu'une copie d'un rapport sur la sûreté maritime doit également être envoyée à l'ANSM et au PSO concerné. Cette question sera réglée par l'introduction du présent projet dans la plateforme ISPS (2.5.2.78). Le paragraphe 2 peut donc être supprimé car, sinon, il y aurait une double obligation.

Art. 17

Cet article établit la Cellule de la Sûreté maritime au sein de la DG Navigation. Cette cellule est chargée des tâches spécifiques imposées par cette loi, et en particulier de soutenir l'ANSM dans ses opérations quotidiennes. Les membres de cette cellule sont également membres du personnel du Contrôle de la navigation établi par le Code belge de la Navigation, mais tous les contrôleurs de la navigation ne sont pas également membres du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 18

Dans le Code belge de la Navigation, les compétences du Contrôle de la navigation et de la Cellule de la Sûreté maritime sont réglementées respectivement aux articles 4.2.1.24 et 4.21.43 (voir également l'article 16 du présent projet). En plus de ces 2 services, 7 autres autorités seront habilitées à contrôler la sûreté maritime. Il s'agit avant tout des autres partenaires du MIK: la défense, la police maritime et l'administration générale des douanes et accises. En outre, le NCCN et la police locale sont également habilités, de même que tous les membres de l'ANSM et des CLSM, quelle que soit l'entité à laquelle ils appartiennent. Le PSO reçoit l'autorité d'agir dans tout le cluster sur la base de cet article. Ainsi, le capitaine du port peut être compétent en vertu de la loi

Art. 15

De scheepvaartcontroleurs van het DG Scheepvaart voeren ook controle uit op de naleving van de voorschriften van toepassing op Belgische en vreemde zeeschepen. Aangezien dit ook een taak is van de NAMB rapporteren zij in dit verband aan de voorzitter van de NAMB. Hoger werd reeds bepaald dat dit de Directeur-generaal van het DG Scheepvaart is, waardoor er aan het bestaande hiërarchisch verband niet gewijzigd wordt. Juridisch gezien rapporteren zij echter aan de voorzitter van de NAMB voor wat betreft de maritieme beveiliging en niet aan de Directeur-generaal.

Art. 16

Paragraaf 2 van artikel 4.2.1.24 van het Belgisch Scheepvaartwetboek bepaalt dat een afschrift van een proces-verbaal inzake maritieme beveiliging ook wordt toegezonden aan de NAMB en de betrokken PSO. Dit wordt door de invoering van het voorliggende ontwerp geregeld via het ISPS-platform (2.5.2.78). Paragraaf 2 kan aldus worden opgeheven omdat er anders een dubbele verplichting zou bestaan.

Art. 17

Dit artikel richt binnen het DG Scheepvaart de Cel Maritieme Beveiliging op. Deze cel is belast met de specifieke taken opgelegd door deze wet, en in het bijzonder het ondersteunen van de NAMB in zijn dagelijkse werking. Leden van deze cel zijn ook personeelsleden van de Scheepvaartcontrole opgericht door het Belgisch Scheepvaartwetboek, maar niet elke scheepvaartcontroleur is ook een personeelslid van de Cel Maritieme Beveiliging.

Art. 18

In het Belgisch Scheepvaartwetboek worden in respectievelijk artikel 4.2.1.24 en 4.21.43 (zie ook artikel 16 van het voorliggende ontwerp) de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging geregeld. Naast deze 2 diensten worden ook 7 andere autoriteiten bevoegd voor het controleren van de maritieme beveiliging. Vooraleerst betreft dit de andere partners binnen het MIK: Defensie, Scheepvaartpolitie en de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen. Hiernaast worden ook het NCCN en de lokale politie bevoegd, evenals alle leden van de NAMB en de LCMB's, ongeacht van welke entiteit ze zijn. De PSO verkrijgt op basis van dit artikel de bevoegdheid om op te treden in de ganse cluster. Dit kan tot gevolg hebben dat de

fédérale pour certaines zones où il ne l'est pas en vertu de la réglementation régionale.

Art. 19

Pour la sûreté en mer du Nord, outre le Contrôle de la navigation, la Cellule de la Sûreté maritime et les partenaires du MIK, le Modèle mathématique belge pour la mer du Nord est également désigné comme autorité compétente. Ce service est le propriétaire de l'avion qui effectue déjà actuellement des vols de surveillance au-dessus de la mer afin de vérifier les infractions aux réglementations environnementales ou maritimes, par exemple. Le déploiement de cet appareil est d'une grande importance pour assurer la sûreté en mer.

Art. 20

La compétence du ministère de la Défense est étendue avec une disposition selon laquelle les navires qui trompent la sécurité publique ou dont il existe des soupçons fondés qu'ils sont impliqués dans des activités d'espionnage ou de sabotage peuvent être déroutés vers un port belge pour une enquête plus approfondie. Ce pouvoir ne peut être appliqué que dans la mesure où son exercice dans un cas particulier est conforme au droit international, tel que, mais pas seulement, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Art. 21

Comme expliqué ci-dessus, 20 % des amendes pour violation de l'environnement ont été versées au Fonds pour l'environnement, dont les fonds sont utilisés pour renforcer l'environnement marin. Cependant, son utilisation est limitée à l'environnement marin. De nombreuses autres infractions sont actuellement identifiées, telles que des intrusions de navires non autorisés dans des parcs éoliens ou le non-respect des obligations contractuelles envers les marins. Afin de garantir une plus grande chance d'être pris pour ces crimes également, il est nécessaire d'investir dans des techniques de détection et d'application supplémentaires. Afin de pouvoir fournir les ressources nécessaires sans avoir à puiser dans le budget ordinaire, 30 % des amendes sont réinvesties dans ces nouveaux moyens d'exécution. Il est important de noter que cet argent ne peut pas être utilisé pour recruter du personnel supplémentaire. À l'avenir, 30 % de toutes les amendes, à l'exception de celles qui vont au fonds pour l'environnement, seront versées au nouveau fonds. Aucune distinction n'est faite

havenkapitein bevoegd is krachtens de federale wetgeving voor bepaalde gebieden waar hij of zij dit krachtens de gewestelijke regelgeving niet is.

Art. 19

Voor de beveiliging op de Noordzee wordt naast de Scheepvaartcontrole, de Cel Maritieme Beveiliging en de partners van het MIK, ook het Belgisch Mathematisch Model voor de Noordzee aangeduid als een bevoegde overheid. Deze dienst is de eigenaar van het vliegtuig dat momenteel reeds controlevluchten uitvoert boven de zee om inbreuken op bijvoorbeeld milieuregelgeving of scheepvaartregels te controleren. De inzet van dit vliegtuig is van groot belang om de beveiliging op zee te garanderen.

Art. 20

De bevoegdheid van Defensie wordt uitgebreid met een bepaling dat schepen die de openbare veiligheid bedriegen of waarvan er gegronde vermoedens bestaan dat deze schepen betrokken zijn bij spionage of sabotage, kunnen worden afgeleid naar een Belgische haven voor verder onderzoek. Deze bevoegdheid kan enkel maar worden toegepast voor zover het uitoefenen hiervan in een concreet geval in overeenstemming is met het internationaal recht, zoals, maar niet beperkt tot, het VN-zeerechtenverdrag.

Art. 21

Zoals hoger reeds toegelicht werd 20 percent van de boetes voor milieuovertredingen in het Fonds Leefmilieu gestort van waaruit deze middelen gebruikt worden voor de versterking van het mariene milieu. Echter is het gebruik van dit fonds beperkt tot het mariene milieu. Momenteel worden ook tal van andere inbreuken vastgesteld, zoals intrusies door niet geautoriseerde schepen in de windmolenparken of het niet naleven van de contractuele verplichtingen ten opzichte van zeevarenden. Om ook voor deze misdrijven een hogere pakkans te garanderen, is het noodzakelijk om te investeren in bijkomende opsporingstechnieken en handhaving. Om hiervoor de nodige middelen te kunnen vrijmaken zonder dat de reguliere begroting moet worden aangesproken wordt dertig percent van de boetes opnieuw geïnvesteerd in deze nieuwe handhavingsmiddelen. Belangrijk is dat dit geld niet kan gebruikt worden voor het aanwerven van bijkomende personeelsleden. In de toekomst zal dertig percent van alle boetes, met uitzondering van deze die in het fonds Leefmilieu terecht komen, aan het

quant à la manière dont l'amende (pénale, administrative, amiable) est infligée.

Art. 22

TITRE 6

Dispositions particulières pour la mer du Nord

CHAPITRE 1ER

Utilisation de caméras

Art. 4.6.1.1
Loi du 21 mars 2007

Comme déjà mentionné dans l'explication générale, l'application de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance n'est pas sans poser problème dans les zones maritimes belges. Un arrangement spécial pour traiter ces problèmes est inclus dans le Code belge de la Navigation. La loi du 21 mars 2007 précitée n'est donc pas applicable dans les zones maritimes belges.

Art. 4.6.1.2
Notions

Les termes sont basés sur la loi du 21 mars 2007 et doivent également être compris dans ce sens. La jurisprudence qui clarifie ou applique ces concepts doit être appliquée par analogie aux caméras de surveillance réglementées par cette loi.

Art. 4.6.1.3
Champ d'application

Le régime spécial s'applique uniquement dans la mer territoriale et la ZEE belges. Selon la jurisprudence constante du Conseil d'État, la ligne de basse mer est la limite entre les zones maritimes et le côté terrestre. Cette limite est également appliquée ici. Côté terre, les caméras sont donc soumises à la loi du 21 mars 2007, même si elles sont installées sur la plage, par exemple.

nieuwe fonds worden gestort. Er wordt geen onderscheid gemaakt over de wijze waarop de boete (strafrechtelijk, administratief, minnelijke schikking) wordt opgelegd.

Art. 22

TITEL 6

Bijzondere bepalingen voor de Noordzee

HOOFDSTUK 1

Cameragebruik

Art. 4.6.1.1
Wet van 21 maart 2007

Zoals in de algemene toelichting reeds werd aangehaald is de toepassing van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's niet zonder problemen toepasbaar in de Belgische maritieme zones. Een bijzondere regeling waarbij aan deze problemen tegemoet wordt gekomen, wordt opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek. De voormelde wet van 21 maart 2007 is dus bijgevolg niet van toepassing in de Belgische maritieme zones.

Art. 4.6.1.2
Begrippen

De begrippen zijn gebaseerd op de wet van 21 maart 2007 en moeten ook in deze zin begrepen worden. Rechtspraak die deze begrippen verduidelijkt of toepast moet naar analogie worden toegepast op bewakingscamera's geregeld door deze wet.

Art. 4.6.1.3
Toepassingsgebied

De bijzondere regeling is enkel van toepassing in de Belgische territoriale zee en de EEZ. Krachtens vaststaande rechtspraak van de Raad van State is de laagwaterlijn de grens tussen de zeegebieden en de landszijde. Deze grens wordt ook hier toegepast. Langs de landzijde zijn de camera's dus onderworpen aan de wet van 21 maart 2007, ook al zijn ze bijvoorbeeld opgesteld op het strand.

Art. 4.6.1.4
Objectifs

Les caméras de surveillance ne peuvent pas être placées n'importe où, mais uniquement aux fins mentionnées dans cet article. N

Art. 4.6.1.5
Autres législations

Les caméras réglementées par d'autres législations ne sont pas couvertes par ce chapitre. Il s'agit notamment des caméras utilisées par les forces de police, dont l'utilisation est réglementée par la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police.

Art. 4.6.1.6
Utilisation de caméras fixes dans la mer territoriale

Le gouvernement ou l'entreprise qui souhaite utiliser des caméras de surveillance doit agir en tant que responsable du traitement des données. Un dossier est établi pour la Cellule de la Sûreté maritime contenant la localisation, le périmètre, la finalité, les spécifications, la durée de conservation et les autres dispositions relatives au traitement des données à caractère personnel. Le MIK donne un avis sur l'utilisation des caméras qui sera transmis au ministre chargé de la mobilité maritime pour décision. La décision ministérielle remplace l'autorisation du conseil municipal qui est nécessaire pour installer des caméras sur un terrain. La Cellule de la Sûreté maritime sera chargée de publier les données des caméras dans les publications nautiques bien connues telles que les avis aux navigateurs. Cette publication remplace le pictogramme qui doit être placé en application de la loi du 21 mars 2007 précitée.

Les images en direct des caméras de surveillance ne peuvent être visionnées que par les services chargés de la surveillance maritime. Les caméras de surveillance installées par un opérateur pour protéger l'infrastructure en mer contre d'éventuelles collisions de navires violant les zones de sécurité constituent une exception à cette règle.

Le registre des activités de traitement d'images dont le contenu, les modalités et le délai de conservation doivent être déterminés par le Roi, ne peut porter préjudice aux exigences minimales de l'article 30 du RGPD.

Art. 4.6.1.4
Doel

Bewakingscamera's mogen niet zomaar geplaatst worden maar kunnen enkel worden gebruikt voor de doelstellingen opgenomen in dit artikel. N

Art. 4.6.1.5
Andere wetgeving

Camera's die worden geregeld door andere wetgevingen vallen niet onder de toepassing van dit hoofdstuk. In het bijzonder valt hierbij te denken aan camera's die worden gebruikt door de politiediensten en waarvan het gebruik geregeld is in de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt.

Art. 4.6.1.6
Gebruik van vaste camera's in de territoriale zee

De overheid of onderneming die bewakingscamera's wenst te gebruiken, moet als verwerkingsverantwoordelijke optreden. Een dossier ten behoeve van de Cel Maritieme Beveiliging wordt opgemaakt waarin de locatie, de perimeter, het doeleinde, de specificaties, de bewaringstermijn en de andere bepalingen inzake de verwerking van de persoonsgegevens worden opgenomen. Het MIK geeft een advies over het gebruik van de camera's dat aan de minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit zal worden overgemaakt voor beslissing. De ministeriële beslissing vervangt de toelating door de gemeenteraad die noodzakelijk is voor het installeren van camera's op land. De Cel Maritieme Beveiliging wordt belast met het publiceren van de gegevens van de camera via de bekende nautische publicaties zoals de Berichten aan Zeevarenden. Deze publicatie vervangt het pictogram dat krachtens de voormelde wet van 21 maart 2007 moet worden geplaatst.

Live beelden van bewakingscamera's kunnen enkel door de diensten die belast zijn met het toezicht op zee worden bekeken. Een uitzondering hierop zijn bewakingscamera's die geplaatst zijn door een exploitant om de infrastructuur op zee te beschermen tegen mogelijke aanvaringen door schepen die de veiligheidszones schenden.

Het register van de beeldverwerkingsactiviteiten waarvan de inhoud, de modaliteiten en de bewaartermijn door de Koning moeten worden vastgesteld, kan geen afbreuk doen aan de minimale vereisten van artikel 30 AVG.

Art. 4.6.1.7
Utilisation de caméras mobiles dans la mer territoriale

Les caméras mobiles, telles que celles utilisées par les drones ou à bord des avions du modèle mathématique belge pour la mer du Nord, sont autorisées, mais uniquement par un gouvernement.

Art. 4.6.1.8
Utilisation de caméras fixes ou mobiles dans la zone économique exclusive

La juridiction de la Belgique dans la zone économique exclusive est limitée à ce qui est prévu par les articles 56 et 58 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. L'utilisation des caméras dans ces zones doit donc être conforme aux pouvoirs de la Belgique en vertu de ces deux articles.

Art. 4.6.1.9
Utilisation interdite de caméras

Cette disposition est tirée de la loi du 21 mars 2007 précitée, et doit être interprétée par analogie.

Art. 4.6.1.10
Caméras intelligentes

Comme pour l'utilisation à terre, l'utilisation des caméras intelligentes est limitée à l'identification du navire.

Art. 4.6.1.11
Droit d'accès

Cette disposition est tirée de la loi du 21 mars 2007 précitée, et doit être interprétée par analogie. Pour cette raison, aucun dispositif particulier n'a encore été prévu pour limiter les droits de la personne filmée en vue d'éviter de faire une distinction entre les caméras installées sur la terre ferme et en mer. Les limitations doivent toutefois toujours être interprétées conformément au RGPD.

Art. 4.6.1.12
Dispositions pénales

Les mêmes niveaux de sanctions que ceux prévus par la loi du 21 mars 2007 précitée sont introduits.

Art. 4.6.1.7
Gebruik van mobiele camera's in de territoriale zee

Mobiliel camera's, zoals bijvoorbeeld door middel van drones of aan boord van het vliegtuig van het Belgisch Mathematisch Model voor de Noordzee, zijn toegelaten, maar enkel door een overheid.

Art. 4.6.1.8
Gebruik van vaste of mobiele camera's in de Exclusief Economische Zone

De jurisdictie van België in de Exclusief Economische Zone is beperkt tot hetgeen krachtens de artikelen 56 en 58 van het VN-Zeerechtenverdrag is bepaald. Het gebruik van de camera's moet in deze zones moet dan ook in overeenstemming zijn met de bevoegdheden die België krachtens deze twee artikelen heeft.

Art. 4.6.1.9
Verboden gebruik van camera's

Deze bepaling is overgenomen uit de voormelde wat van 21 maart 2007, en moet naar analogie worden geïnterpreteerd.

Art. 4.6.1.10
Intelligente camera's

Net zoals bij de het gebruik op land wordt het gebruik van intelligente camera's beperkt tot de identificatie van het vaartuig.

Art. 4.6.1.11
Recht van toegang

Deze bepaling is overgenomen uit de voormelde wat van 21 maart 2007, en moet naar analogie worden geïnterpreteerd. Om deze reden wordt er nog geen bijzondere regeling voorzien in de beperking van de rechten van de gefilmde persoon om geen onderscheid te maken tussen camera's aan land of op zee. De beperkingen moeten echter altijd overeenkomstig de AVG worden geïnterpreteerd.

Art. 4.6.1.12
Strafbepalingen

Dezelfde sanctieniveaus als voorzien in de voormelde wat van 21 maart 2007 worden ingevoerd.

CHAPITRE 2

Autres moyens de détection

Art. 4.6.2.1
Autorités

Si des moyens de détection autres que les caméras peuvent permettre l'identification d'une personne, ils ne sont autorisés que dans le respect des conditions prévues pour les caméras de surveillance. Cette disposition s'applique non seulement à la surface de l'eau mais aussi aux ressources déployées sous l'eau.

Art. 4.6.2.2
Personnes privées

Les personnes physiques ou morales privées ne peuvent utiliser d'autres moyens de détection que si leur objectif est de prévenir les collisions avec les navires et les infrastructures qu'ils exploitent. Là encore, si ces moyens peuvent conduire à l'identification de personnes, la procédure relative aux caméras de surveillance doit être suivie.

Art. 4.6.2.3
Dispositions pénales

Des niveaux de sanction identiques à ceux applicables aux infractions à l'utilisation interdite de caméras sont introduits.

Art. 23

Le port d'Anvers est actuellement réparti sur 2 juridictions, à savoir les tribunaux et les parquets d'Anvers et de Flandre orientale. Cela conduit à une fragmentation et non à une approche unifiée. Afin de répondre à cette exigence, toutes les violations de ce règlement, y compris les actions illicites, sont attribuées aux tribunaux d'Anvers.

Art. 24

Il s'agit de la création d'un Fonds maritime et d'application des lois maritimes dans lequel sont versés trente pour cent des recettes provenant des amendes pour violation du Code belge de la Navigation ou des lois sur la navigation. Sont exclues les lois dont une partie est déjà versée au Fonds pour l'environnement.

HOOFDSTUK 2

Andere detectiemiddelen

Art. 4.6.2.1
Overheden

Indien andere detectiemiddelen dan camera's kunnen leiden tot de identificatie van een persoon, zijn deze enkel toegelaten overeenkomstig de voorwaarden die bepaald zijn voor bewakingscamera's. Deze bepaling is niet enkel van toepassing boven het wateroppervlak maar betreft ook de ingezette middelen onder water.

Art. 4.6.2.2
Private personen

Private natuurlijke of rechtspersonen kunnen enkel andere detectiemiddelen inzetten indien deze tot doel hebben om aanvaringen met vaartuigen en de door hun geëxploiteerde infrastructuur te voorkomen. Ook hier geldt de verplichting dat indien deze middelen de identificatie van personen tot gevolg kunnen hebben, de procedure voor bewakingscamera's moet worden gevolgd.

Art. 4.6.2.3
Strafbepalingen

Dezelfde sanctieniveaus worden ingevoerd als deze die van toepassing zijn bij inbreuken op het verboden gebruik van camera's.

Art. 23

De haven van Antwerpen is momenteel verspreid over 2 rechtsgebieden, met name de rechtbanken en parketten van Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Dit leidt tot een versnippering en geen eenheid van aanpak. Om hieraan tegemoet te komen wordt voor inbreuken op deze regelgeving, met inbegrip van de ongeoorloofde acties, alles toegewezen aan de rechtbanken van Antwerpen.

Art. 24

Dit betreft de creatie van Fonds Voor de maritieme en mariene handhaving waarin dertig percent van de inkomsten van de boetes voor inbreuken van het Belgisch Scheepvaartwetboek of de scheepvaartwetten worden gestort. Uitgezonderd zijn de wetten waarvan er reeds een gedeelte in het Fonds Leefmilieu worden gestort.

Art. 25

Il s'agit en premier lieu d'un amendement technique car les références ont été modifiées.

Deuxièmement, l'article 4, § 3*bis* est clarifié.

L'article 4, § 3*bis*, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes a été introduit par la loi du 28 novembre 2021 visant à rendre la justice plus humaine, plus rapide et plus ferme (*Moniteur belge* du 30 novembre 2021). Le nouveau paragraphe 3*bis* introduit une interdiction de port comme peine autonome possible en cas de condamnation pour les infractions prévues dans la loi du 19 février 1921.

L'interdiction de port comprend tant une interdiction de lieu qu'une interdiction professionnelle et peut être imposée par le juge comme peine autonome à quiconque vient ou travaille dans le port. L'interdiction de lieu est explicitement mentionnée à l'article 4, § 3*bis* de la loi du 24 février 1921. L'interdiction professionnelle n'est mentionnée que dans l'exposé des motifs de la loi du 28 novembre 2021 visant à rendre la justice plus humaine, plus rapide et plus ferme. Toutefois, un exposé des motifs ne constitue pas une base juridique. Cette modification législatif précise que l'interdiction de port couvre les deux aspects.

L'interdiction s'applique tant aux personnes physiques qu'aux personnes morales. Concrètement, pour les personnes physiques, cela signifie qu'elles ne sont plus autorisées à entrer dans la zone portuaire et, par conséquent, à y travailler. Pour les personnes morales, l'interdiction signifie qu'elles ne peuvent plus exercer leurs activités professionnelles dans le port ou les installations portuaires.

L'exposé des motifs de la loi du 28 novembre 2021 explique également que le champ d'application personnel pour imposer une interdiction de port est très large. Elle ne s'applique pas seulement aux personnes (enregistrés) du port, mais aussi à toutes les personnes qui peuvent effectuer un travail pour ou dans le port ou les installations portuaires. À titre d'exemple non exhaustif, on peut penser aux transporteurs ou autres personnels des entreprises portuaires, tels que le personnel informatique ou d'autres services de soutien ou de logistique.

Le juge est libre de déterminer le délai de l'interdiction de port, mais il ne peut pas dépasser 20 ans. Cela s'applique tant à l'interdiction de lieu qu'à l'interdiction

Art. 25

Dit betreft in eerste instantie een technische wijziging doordat de referenties gewijzigd zijn.

In tweede instantie wordt artikel 4, § 3*bis* verduidelijkt.

Artikel 4, § 3*bis*, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen werd ingevoerd door de wet van 28 november 2021 om justitie menselijker, sneller en straffer te maken (*B.S.* 30 november 2021). De nieuw ingevoegde paragraaf 3*bis* voert een havenverbod in als mogelijke autonome straf bij een veroordeling wegens misdrijven bepaald in de wet van 19 februari 1921.

Het havenverbod omvat zowel een plaatsverbod als een beroepsverbod, en kan door de rechter worden opgelegd als autonome straf voor eenieder die in de haven komt of werkt. Het plaatsverbod wordt uitdrukkelijk vermeld in artikel 4, § 3*bis* van de wet van 24 februari 1921. Het beroepsverbod wordt enkel aangehaald in de memorie bij de wet van 28 november 2021 om justitie menselijker, sneller en straffer te maken. Een memorie geeft evenwel geen wettelijke grondslag. Met deze wetswijziging wordt verduidelijkt dat het havenverbod beide aspecten behelst.

Het verbod geldt zowel voor natuurlijke personen als voor rechtspersonen. Concreet betekent dit voor natuurlijke personen dat ze het havengebied niet meer mogen betreden en er bijgevolg niet meer mogen werken. Voor rechtspersonen houdt het beroepsverbod in dat zij hun beroepsactiviteiten niet meer mogen uitvoeren in de haven of havenfaciliteiten.

De memorie van toelichting bij de wet van 28 november 2021 legt ook uit dat het personeel toepassingsgebied voor het opleggen van een havenverbod zeer ruim is. Het is niet alleen van toepassing op (erkende) havenarbeiders, maar ook op alle personen die arbeid voor of in de haven of havenfaciliteiten kunnen verrichten. Bij wijze van niet-limitatief voorbeeld kan daarbij gedacht worden aan transporteurs of ander personeel van havenbedrijven zoals IT personeel of andere ondersteunende of logistieke diensten.

De rechter is vrij om de termijn van het havenverbod te bepalen, maar deze mag niet langer zijn dan twintig jaar. Dit geldt zowel voor het plaatsverbod als voor het

professionnelle, qui sont inextricablement liées. Le juge dispose donc ici d'un large pouvoir d'appréciation. L'exposé des motifs de la loi du 28 novembre 2021 stipulait déjà que. L'arsenal des sanctions doit en tout cas être utilisé de manière optimale dans la lutte contre la criminalité liée à la drogue. Le gouvernement considère l'imposition d'une interdiction à long terme d'entrer dans le port et les installations portuaires, d'y travailler ou de fournir des services logistiques ou de soutien comme une arme importante dans cette lutte et souligne ainsi une fois de plus la gravité de ces formes de criminalité.

Art. 26

Conformément aux autres dispositions, les vingt pour cent des infractions à la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord qui sont répercutés sur le Fonds pour l'environnement sont également portés à trente pour cent.

Art. 27

Les caméras placées par les services de police dans les zones maritimes belges sont confrontées à des problèmes pratiques identiques à ceux expliqués à l'article 22. Pour cette raison, la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police est modifiée pour remplacer le pictogramme obligatoire par la publication dans les publications nautiques.

Art. 28

La loi du 1er juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques est modifiée en fin de déterminer que la navigation de mer est une compétence du ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions.

Art. 29

Cet article introduit la possibilité pour l'autorité compétente de proposer un AMS pour les infractions au Code belge de la Navigation et aux lois sur la navigation et leurs arrêtés d'exécution.

Les mesures de protection nécessaires sont en place. Une AMS n'est possible que si l'infraction n'a pas causé de dommages à des tiers et avec le consentement de l'auteur de l'infraction. Le montant de l'AMS ne peut dépasser le maximum de l'amende infligée pour cette infraction, majorée des majorations. Une taxe administrative de 8,84 euros est perçue pour couvrir les frais

beroepsverbod, die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De rechter beschikt hier dus over een ruime appreciatiebevoegdheid. De memorie van toelichting bij de wet van 28 november 2021 bepaalde al dat het straffenarsenaal optimaal benut moet worden in de strijd tegen de drugscriminaliteit. De regering acht het opleggen van een langdurig verbod om de haven en havenfaciliteiten te betreden, er te werken of logistieke of ondersteunende diensten aan te bieden een belangrijk wapen in deze strijd en beklemtoont op die manier nogmaals de ernst van deze vormen van criminaliteit.

Art. 26

Conform de andere bepalingen wordt ook de twintig percent van de inbreuken op de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee die doorgestort worden aan het Fonds Leefmilieu verhoogd naar dertig percent.

Art. 27

Camera's geplaatst door de politiediensten in de Belgische maritieme zones worden geconfronteerd met dezelfde praktische problemen zoals toegelicht in artikel 22. Om deze reden wordt de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt dan ook gewijzigd om het verplichte pictogram te vervangen door de bekendmaking in de nautische publicaties.

Art. 28

De wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren wordt aangepast om de zeevaart bij de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit te leggen.

Art. 29

Dit artikel voert de mogelijkheid in voor de bevoegde autoriteit om een AMS voor te stellen voor inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten.

De nodige waarborgen worden voorzien. Een AMS kan enkel wanneer het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt en met instemming van de overtreder. Het bedrag van de AMS mag niet hoger zijn dan het maximum van de geldboete die op die inbreuk staat, vermeerderd met de opdeciemen. Er wordt een administratieve toeslag van 8,84 euro geheven voor het dekken

administratifs. Il s'agit de la même majoration que celle prévue à l'article 216*bis* du Code de procédure pénale et dans la loi sur la circulation routière. En outre, d'autres coûts peuvent être répercutés s'il a provoqué une infraction. En cas de non-paiement de l'AMS, l'autorité compétente peut engager une procédure administrative pour imposer une amende administrative.

L'intention est d'utiliser l'AMS principalement pour les violations de moindre importance. Par exemple, les infractions à la législation sur les bateaux de plaisance, comme l'absence d'immatriculation ou le fait de naviguer avec un certificat de compétence incorrect ou sans certificat de compétence alors que celui-ci est obligatoire. Il existe également des infractions de moindre importance en mer du Nord, comme le fait de naviguer dans une zone de sécurité autour de parcs éoliens ou de jeter l'ancre au-dessus d'une épave culturelle reconnue.

Art. 30

Tous les ports et installations portuaires existants peuvent continuer à fonctionner dans le cadre du plan de sûreté approuvé par l'ANSM. À l'issue de cette période, qui est également d'une durée maximale de cinq ans selon la législation abrogée, l'entreprise doit appliquer cette nouvelle réglementation. Une exception à cette règle est que l'ANSM peut déjà agir contre des entreprises lorsqu'il existe une suspicion fondée ou une preuve réelle de non-respect des mesures de sûreté.

Art. 31

Tous les navires battant déjà le pavillon belge peuvent bénéficier d'une période transitoire maximale de cinq ans. À l'issue de cette période, qui est également d'une durée maximale de cinq ans selon la législation abrogée, l'entreprise doit appliquer cette nouvelle réglementation. Une exception à cette règle est que l'ANSM peut déjà agir contre des entreprises lorsqu'il existe une suspicion fondée ou une preuve réelle de non-respect des mesures de sûreté.

Art. 32

En vertu de l'article 12 de l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif à la sûreté maritime, des certificats ont été délivrés par l'ANSM aux entreprises afin de les reconnaître en tant qu'organismes de sûreté. Ces entreprises ont un an pour se conformer aux nouvelles règles.

van de administratieve kosten. Dit is dezelfde toeslag die wordt geheven in artikel 216*bis* van het wetboek van strafvordering en in de verkeerswet. Daarnaast kunnen ook andere kosten worden doorgerekend indien deze inbreuk heeft veroorzaakt. Wanneer de AMS niet wordt betaald kan de bevoegde autoriteit overgaan tot administratieve vervolging om een administratieve geldboete op te leggen.

Het is de bedoeling om de AMS voornamelijk te gebruiken voor kleinere inbreuken. Bijvoorbeeld inbreuken op de pleziervaartwetgeving zoals het gebrek aan registratie of het varen met een verkeerd of zonder vaarbevoegdheidsbewijs terwijl dit verplicht is. Ook kleinere inbreuken op de Noordzee zoals het varen in een veiligheidszone rond de windmolenparken of het ankeren boven een erkend cultureel wrak.

Art. 30

Alle bestaande havens en havenfaciliteiten kunnen tot verder blijven exploiteren met het beveiligingsplan dat werd goedgekeurd door de NAMB. Bij afloop van de termijn, die ook onder de opgeheven wetgeving maximaal vijf jaar betreft, moet de onderneming deze nieuwe regelgeving toepassen. Een uitzondering hierop is dat de NAMB al wel kan optreden tegen ondernemingen waar gegronde vermoedens of effectief bewezen is dat de maatregelen om de beveiliging te garanderen niet worden nageleefd.

Art. 31

Alle schepen die reeds onder Belgische vlag varen kunnen genieten van een maximale overgangstermijn van vijf jaar. Bij afloop van de termijn, die ook onder de opgeheven wetgeving maximaal vijf jaar betreft, moet de onderneming deze nieuwe regelgeving toepassen. Een uitzondering hierop is dat de NAMB al wel kan optreden tegen ondernemingen waar gegronde vermoedens of effectief bewezen is dat de maatregelen om de beveiliging te garanderen niet worden nageleefd.

Art. 32

Krachtens artikel 12 van het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de maritieme beveiliging werden door de NAMB certificaten uitgereikt aan ondernemingen om hun te erkennen als beveiligingsorganisatie. Deze bedrijven beschikken over een termijn van 1 jaar om aan de nieuwe regels te voldoen.

Art. 33

Pour permettre à un PFSO d'obtenir le certificat obligatoire lié à une formation avec examen et une vérification de sécurité, une période transitoire d'un an est prévue.

Art. 33

Om een PFSO in de mogelijkheid te stellen om het verplichte certificaat, gekoppeld aan een opleiding met examen en het ondergaan van een veiligheidsverificatie, te verkrijgen, wordt hiervoor een overgangsperiode van 1 jaar ingesteld.

Art. 34

Pour la sûreté de la mer du Nord, une période d'un an est prévue pendant laquelle le MIK doit procéder à une évaluation de la sûreté des différentes infrastructures présentes dans les zones maritimes belges.

Art. 34

Voor de beveiliging van de Noordzee wordt een termijn van 1 jaar voorzien waarbinnen het MIK een beveiligingsbeoordeling moet maken van de verschillende infrastructuur die aanwezig is in de Belgische maritieme zones.

Art. 35

La plateforme ISPS comprend plusieurs modules et son développement prendra un certain temps. Jusqu'à ce que le module en question soit en place, l'ANSM peut déterminer comment ces objectifs seront atteints. Par exemple, la communication sur un plan de sûreté entre le PSO, le CLSM et l'ANSM peut toujours se faire via le *sharepoint* existant.

Art. 35

Het ISPS-platform omvat verschillende modules en zal enige tijd in beslag nemen om te ontwikkelen. Tot de module in kwestie in werking is, kan de NAMB bepalen hoe deze doelstellingen worden verwezenlijkt. Zo kan bijvoorbeeld de communicatie over een beveiligingsplan tussen de PSO, het LCMB en de NAMB nog verlopen via de bestaande *sharepoint*.

Art. 36

sLa loi entre en vigueur le 1ER janvier 2023, ce qui laisse à tout le monde suffisamment de temps pour appliquer les nouvelles mesures. L'article 29 sur le règlement administratif à l'amiable constitue une exception à cette règle. En raison du développement supplémentaire du logiciel nécessaire, le Roi obtient une délégation pour mettre en vigueur cet article. Une deuxième exception concerne les dispositions relatives au fonds et à la rétribution pour les études de sécurité, qui entreront en vigueur 10 jours après la publication.

Art. 36

De wet treedt in werking op 1 januari 2023 waardoor iedereen voldoende tijd krijgt om de nieuwe maatregelen gaan toe te passen. Een uitzondering hierop is artikel 29 met betrekking tot de administratieve minnelijke schikking. Door de bijkomende ontwikkeling van de benodigde software die hiervoor noodzakelijk is, verkrijgt de Koning een delegatie om dit artikel in werking te laten treden. Een tweede uitzondering betreft de bepalingen inzake het fonds en de retributie voor de veiligheidsstudies die 10 dagen na publicatie in werking zullen treden.

Le premier ministre, chargé des Affaires étrangères,

Alexander DE CROO

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Le ministre des Finances,

Vincent VAN PETEGHEM

De eerste minister, belast met Buitenlandse Zaken,

Alexander DE CROO

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Financiën,

Vincent VAN PETEGHEM

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

La ministre de la Défense,

Ludivine DEDONDER

La ministre de l'Intérieur,

Annelies VERLINDEN

La secrétaire d'État au Budget,

Eva DE BLEEKER

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

De minister van Defensie,

Ludivine DEDONDER

De minister van Binnenlandse Zaken,

Annelies VERLINDEN

De staatssecretaris voor Begroting,

Eva DE BLEEKER

AVANT-PROJET DE LOI

Soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime

Article.1er**.** La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2. Dans le 1° de l'article 120*ter* du Code pénal, inséré par la loi du 19 juillet 1934 et modifié par la loi du 26 juin 2000, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "autorité miliaire, maritime ou aéronautique" sont remplacés par les mots "autorité militaire ou aéronautique";

2° les mots "un établissement militaire ou maritime" sont remplacés par les mots "un établissement militaire".

Art. 3. À l'article 546/1 du même Code, inséré par la loi du 20 mai 2016 et modifié par la loi du 8 mai 2019, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots " l'article 2.5.2.2, 3° et 4° de la Code belge de la Navigation" sont remplacés par les mots "l'article 2.5.2.3, 4° et 5° du Code belge de la Navigation";

2° les mots "l'article 2.5.2.3. de la Code belge de la Navigation" sont remplacés par les mots "l'article 2.5.2.4, § 2, du Code belge de la Navigation".

Art. 4. À l'article 1.1.1.1, § 1er, alinéa 1er, du Code belge de la Navigation, modifié par la loi du 16 juin 2021, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 29°, les mots "la Directive ISPS" sont remplacés par les mots "la Directive sur la sûreté portuaire";

2° l'alinéa est complété par les 67°, 68° et 69°, rédigés comme suit:

"67° "Partie A du Code ISPS": la partie A du Code ISPS constituée du préambule et des dispositions obligatoires figurant à l'annexe II du Règlement ISPS;

68° " Partie B du Code ISPS": la partie B du Code ISPS constituée des recommandations figurant à l'annexe III du Règlement ISPS;

VOORONTWERP VAN WET

Onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voortonwerp van wet tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging

Artikel. 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. In artikel 120*ter* van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 19 juli 1934 en gewijzigd bij de wet van 26 juni 2000, worden in de bepaling onder 1 ° de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "militaire, zeevaart- of luchtvaartoverheid" worden vervangen door de woorden "militaire of luchtvaartoverheid";

2° de woorden "een militaire of zeevaartinrichting" wordt vervangen door de woorden "een militaire inrichting".

Art. 3. In artikel 546/1 van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van 20 mei 2016 en gewijzigd door de wet van 8 mei 20219 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "artikel 2.5.2.2, 3° en 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek" worden vervangen door de woorden "artikel 2.5.2.3, 4° en 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek";

2° de woorden "artikel 2.5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek" worden vervangen door de woorden "artikel 2.5.2.4, § 2, van het Belgisch Scheepvaartwetboek".

Art. 4. Artikel 1.1.1.1, § 1, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, gewijzigd door de wet van 16 juni 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 29° worden de woorden "ISPS-Richtlijn" vervangen door het woord "Havenbeveiligingsrichtlijn";

2° het lid wordt aangevuld met de bepalingen onder 67°, 68° en 69°, luidende:

"67° "Deel A van de ISPS-Code": deel A van de ISPS-Code bestaande uit de preambule en dwingende voorschriften opgenomen in bijlage II van de ISPS-Verordening;

68° "Deel B van de ISPS-Code": deel B van de ISPS-Code bestaande uit de aanbevelingen opgenomen in bijlage III van de ISPS-Verordening;

69° "RGPD": le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.".

Art. 5. L'article 1.1.1.2 du même Code est complété par les 8°, 9°, 10°, 11° et 12°, rédigés comme suit:

"8° "NCCN": le Centre national de crise du Service public fédéral Intérieur;

9° "OCAM": l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, créé par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace;

10° " ANSM": l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, telle que visée à l'article 2.5.2.5, § 1er;

11° "CLSM": un Comité local de la Sûreté maritime, tel que visé à l'article 2.5.2.8;

12° " Cellule de la Sûreté maritime": la division de la Direction générale de la Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports qui est chargée des tâches visées à l'article 4.2.1.44.".

Art. 6. À l'article 2.4.3.1 du même code, le 1° est abrogé.

Art. 7. À l'article 2.4.3.4, du même code, les mots "à la DGCC" sont remplacés par les mots "au NCCN".

Art. 8. L'article 2.5.1.2 du même code, modifié par la loi du 16 juin 2021 est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

"Lorsque une activité ou une activité prévue dans les zones maritimes belges a un impact sur la navigation, le Contrôle de la navigation peut effectuer une étude de sûreté conformément aux normes de l'OMI en vigueur. Sur la base de cette étude de sûreté, les systèmes de routage des navires ou autres mesures de mitigation peuvent être introduits conformément à l'alinéa 1er. Pour l'élaboration de cette étude de sûreté, une redevance est due par l'exécutant de l'activité ou de l'activité prévu dans les zones maritimes belges au Contrôle de la navigation. Le Roi détermine le tarif de la redevance et les autres règles afférentes à son application et à sa perception.".

69° "AVG": Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG.".

Art. 5. Artikel 1.1.1.2 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 8°, 9°, 10°, 11° en 12°, luidende:

"8° "NCCN": het Nationaal Crisiscentrum van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken;

9° "OCAD": het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse, opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;

10° "NAMB": de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, zoals bedoeld in artikel 2.5.2.5, § 1;

11° "LCMB": een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging, zoals bedoeld in artikel 2.5.2.8;

12° "Cel Maritieme Beveiliging": de afdeling van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die belast wordt met de taken bedoeld in artikel 4.2.1.44.".

Art. 6. In artikel 2.4.3.1 van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder 1° opgeheven.

Art. 7. In artikel 2.4.3.4 van hetzelfde wetboek worden de woorden "het ADCC" vervangen door de woorden "het NCCN".

Art. 8. Artikel 2.5.1.2 van hetzelfde wetboek, gewijzigd door de wet van 16 juni 2021 wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Wanneer een activiteit of een geplande activiteit in de Belgische maritieme zones een impact heeft op de scheepvaart, kan de Scheepvaartcontrole een veiligheidsstudie uitvoeren overeenkomstig de vigerende normen van de IMO. Op basis van deze veiligheidsstudie kunnen scheepsrouteringsystemen of andere mitigerende maatregelen worden ingesteld overeenkomstig het eerste lid. Voor het opstellen van deze veiligheidsstudie is door de uitvoerder van de activiteit of de geplande activiteit in de Belgische maritieme zones een retributie verschuldigd aan de Scheepvaartcontrole. De Koning bepaalt het tarief van deze retributie en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.".

Art. 9. Dans le Code belge de la Navigation, le chapitre 2 du titre 5 du livre 2, contenant les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25, tel que modifié par la loi du 16 juin 2021, est remplacé par ce qui suit:

"CHAPITRE 2 – SÛRETÉ

Section 1re – Dispositions générales

Art. 2.5.2.1. Règlement ISPS et Directive sur la sûreté portuaire

Le présent chapitre prévoit la mise en œuvre du Règlement ISPS et la transposition de la Directive sur la sûreté portuaire.

Art. 2.5.2.2. Objectifs

Les objectifs du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution sont les suivants:

1° l'introduction de mesures visant à améliorer la sûreté des navires de mer utilisés dans le commerce international et le trafic intérieur et des installations portuaires associées contre le danger d'actions illicites;

2° le renforcement de la sûreté face aux menaces d'incidents de sûreté par l'établissement de règles relatives à la sûreté;

3° la protection des personnes travaillant dans un port ou une installation portuaire, sur un ouvrage de construction ou de génie civil dans les zones maritimes ou à bord des navires de mer;

4° l'établissement des mesures visant à garantir la sûreté des navires de mer et des ouvrages de construction et de génie civil, y compris les câbles et les pipelines, dans les zones maritimes belges;

5° l'établissement de mécanismes pour le respect du présent chapitre.

Art. 2.5.2.3. Notions

Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par:

1° " sûreté maritime": la combinaison de mesures préventives et de moyens humains et matériels visant à protéger le transport par mer, les ports et les installations portuaires et les zones maritimes belges contre les menaces d'actions illicites intentionnelles;

Art. 9. In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt hoofdstuk 2 van titel 5 van boek 2, dat de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.25 bevat, gewijzigd door de wet van 16 juni 2021, vervangen als volgt:

"HOOFDSTUK 2 – BEVEILIGING

Afdeling 1 – Algemene Bepalingen

Art. 2.5.2.1. ISPS-Verordening en Havenbeveiligingsrichtlijn

Dit hoofdstuk voorziet in de uitvoering van de ISPS-Verordening en in de omzetting van de Havenbeveiligingsrichtlijn.

Art. 2.5.2.2. Doelstellingen

De doelstellingen van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten zijn:

1° het invoeren van maatregelen voor de verbetering van de beveiliging van in de internationale handel en voor binnenlands verkeer gebruikte zeeschepen en bijhorende havenfaciliteiten, tegen het gevaar van ongeoorloofde acties;

2° het verhogen van de beveiliging ten aanzien van dreigingen van beveiligingsincidenten door het vaststellen van regels inzake beveiliging;

3° het beschermen van de personen werkzaam in een haven of havenfaciliteit, op een bouw- of kunstwerk in de maritieme zones of aan boord van zeeschepen;

4° het vaststellen van de maatregelen om de beveiliging van de zeeschepen en bouw- en kunstwerken, met inbegrip van kabels en pijpleidingen, in de Belgische maritieme zones te waarborgen;

5° het vaststellen van mechanismes voor de naleving van dit hoofdstuk.

Art. 2.5.2.3. Begrippen

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen in boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "maritieme beveiliging": de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die het zeevervoer, de havens en de havenfaciliteiten en de Belgische maritieme zones moeten beschermen tegen dreigingen van opzettelijk ongeoorloofde acties;

2° “ trafic maritime international”: toute liaison maritime par navire de mer entre une installation portuaire belge et une installation portuaire extérieure à la Belgique;

3° “trafic maritime intérieur”: toute liaison par navire de mer entre une installation portuaire belge et cette même installation portuaire ou une autre installation portuaire belge;

4° “port”: tout ensemble de terre et d'eau existant, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial;

5° “installation portuaire”: un emplacement où a lieu l'interface navire/terre qui comprend également, le cas échéant, les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer;

6° “interface navire/terre”: une interaction qui se produit lorsque le navire de mer est directement et immédiatement affecté par des actions entrainant le mouvement de personnes ou de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers ou depuis le navire;

7° “incident de sûreté”: tout acte ou circonstance menaçant la sûreté d'un navire de mer, d'une installation portuaire ou d'un port, y compris les actions illicites telles que visées à l’article 2.5.2.2, alinéa 2;

8° “plateforme ISPS”: la plateforme électronique établie et maintenue par le Gouvernement fédéral pour l'échange et la mise à jour de toutes les informations de sûreté couvertes par l'application du Code ISPS, du Règlement ISPS, de la Directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution;

9° “organisme de sûreté reconnu”: une entreprise qui est reconnue conformément à l'article 2.5.2.71 pour exécuter les tâches attribuées dans le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution;

10° “ministre”: le ministre chargé de la mobilité maritime;

11° “PSO”: l'agent de sûreté portuaire visé à l'article 9 de la Directive sur la sûreté portuaire;

12° “PFSO”: l'agent de sûreté de l'installation portuaire;

13° “CSO”: l'agent de sûreté de l'armateur;

14° “SSO”: l'agent de sûreté à bord d'un navire de mer;

2° “internationaal zeescheepvaartverkeer”: iedere zeeverbinding per zeeschip tussen een Belgische havenfaciliteit en een havenfaciliteit buiten België;

3° “binnenlands zeescheepvaartverkeer”: iedere zeeverbinding per zeeschip tussen een Belgisch havenfaciliteit en diezelfde havenfaciliteit of een andere Belgische havenfaciliteit;

4° “haven”: elk uit land en water bestaande cluster met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee;

5° “havenfaciliteit”: een locatie waar het schip/land raakvlak plaatsvindt waar ook, in voorkomend geval, ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee toe behoren;

6° “schip/land raakvlak”: een interactie die plaatsvindt wanneer het zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;

7° “beveiligingsincident”: iedere handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de beveiliging van een zeeschip, een havenfaciliteit of een haven, met inbegrip van ongeoorloofde acties zoals bedoeld in artikel 2.5.2.2, tweede lid;

8° “ISPS-platform”: het door de federale overheid opgericht en onderhouden elektronisch platform voor het uitwisselen en bijhouden van alle beveiligingsinformatie die valt onder de toepassing van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten;

9° “erkende beveiligingsorganisatie”: een onderneming die erkend is overeenkomstig artikel 2.5.2.71 om de in dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten toegewezen taken uit te voeren;

10° “minister”: de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit;

11° “PSO”: de havenbeveiligingsfunctionaris bedoeld in artikel 9 van de Havenbeveiligingsrichtlijn;

12° “PFSO”: de beveiligingsbeambte van een havenfaciliteit;

13° “CSO”: de beveiligingsbeambte van de reder;

14° “SSO”: de beveiligingsbeambte aan boord van een zeeschip;

15° “action illicite”: toute action qui, compte tenu de sa nature ou de son contexte, pourrait causer des dommages aux ouvrages de construction et de génie civil ou aux câbles ou aux pipelines dans les zones maritimes belges, aux navires de mer du trafic maritime international et national, à l’équipage, aux passagers ou à la cargaison, ou aux ports ou installations portuaires concernés, y compris l'utilisation de navires de mer pour faire entrer ou sortir de Belgique des articles ou produits interdits via les ports et installations portuaires ou pour permettre à des personnes ou des animaux d'embarquer ou de débarquer sans autorisation, ou toute activité connexe.”

Art. 2.5.2.4. Champ d’application

§. 1er. Le présent chapitre s'applique à tous les navires de mer à l'exception:

1° des navires de guerre;

2° des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500;

3° des navires de mer sans propulsion mécanique ou des navires en bois ou de construction primitive;

4° des navires de pêche;

5° des navires n'exerçant pas d'activité économique.

Le Roi peut prendre des mesures pour réglementer la sûreté maritime des navires de mer visés à l'alinéa 1er sous les 2°, 3°, 4° et 5°.

Aux fins du présent chapitre, un navire qui dispose des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure est toujours considéré comme un navire de mer.

§ 2. Le présent chapitre s'applique à toutes les installations portuaires belges soumises au Règlement ISPS et à chaque groupe dans lequel une telle installation portuaire est située.

Le Roi fixe les coordonnées de chaque installation portuaire en tenant compte des dispositions de la section 15 de la partie A du Code ISPS.

Sur la base de la détermination des installations portuaires à l’alinéa 1er et en tenant compte des dispositions de la Directive sur la sûreté portuaire, le Roi, sur l’avis de l'ANSM, détermine les coordonnées des groupes d'installations portuaires, y compris les zones environnantes qui ont une incidence sur la sûreté, qui forment ensemble un port.

15° “ongeoorloofde actie”: elke actie die gezien de aard of context ervan schade kan toebrengen aan de bouw- of kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de Belgische maritieme zones, aan zeeschepen in het internationale en binnenlands zeescheepvaartverkeer, aan bemanning, passagiers of lading, of aan de desbetreffende havens of havenfaciliteiten, met inbegrip van het gebruik van zeeschepen om via havens en havenfaciliteiten verboden voorwerpen of producten in- of uit België te brengen, personen of dieren zonder toelating te laten inschepen of ontschepen, of alle hiermee verband houdende activiteiten.”

Art. 2.5.2.4. Toepassingsgebied

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle zeeschepen met uitzondering van:

1° oorlogsschepen;

2° vrachtschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500;

3° zeeschepen zonder mechanische aandrijving of houten of op primitieve wijze gebouwde schepen;

4° vissersschepen;

5° schepen waarmee geen economische activiteit wordt bedreven.

De Koning kan maatregelen nemen om de maritieme beveiliging te regelen voor de zeeschepen bedoeld in het eerste lid onder 2°, 3°, 4° en 5°.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt een schip dat zowel over certificaten voor de zeevaart als de binnenvaart beschikt, altijd beschouwd als een zeeschip.

§ 2. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle Belgische havenfaciliteiten die onder de ISPS-Verordening vallen, en op elke cluster waar zich een dergelijke havenfaciliteit bevindt.

De Koning stelt de coördinaten vast van elke havenfaciliteit rekening houdend met de bepalingen uit punt 15 in Deel A van de ISPS-Code.

Op basis van de vaststelling van de havenfaciliteiten in het eerste lid en rekening houdend met de bepalingen uit de Havenbeveiligingsrichtlijn, bepaalt de Koning op advies van de NAMB, de coördinaten van de clusters van havenfaciliteiten met inbegrip van de omliggende gebieden die invloed hebben op de beveiliging die samen een haven vormen.

Si l'alinéa précédent indique que l'installation portuaire ne doit pas être incluse dans un groupe conformément à l'alinéa 3, les dispositions du Règlement prévalent.

§ 3. Le présent chapitre s'applique à tout ouvrage de construction ou de génie civil et à tout câble ou pipeline dans les zones maritimes belges. Le présent chapitre est sans préjudice des dispositions relatives au passage inoffensif de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

§ 4. Le présent chapitre ne s'applique pas aux installations militaires.

§ 5. Un port et une installation portuaire doivent disposer d'un plan de sûreté valide, en dehors des exceptions prévues au présent chapitre, pour pouvoir accueillir les navires de mer visés au paragraphe 1er.

Section 2 - Autorités

Sous-section 1re – Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.5. Création de l'ANSM

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, ci-après dénommée ANSM, est chargée de la sûreté maritime.

L'ANSM est établie à l'adresse de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

Art. 2.5.2.6. Tâches de l'ANSM

§ 1er. L'ANSM est le point de contact pour l'OMI, la Commission européenne et les autres États, dans le cadre de l'application de cette loi.

L'ANSM est responsable de l'application des mesures de sûreté maritime, en assure le suivi et fournit les renseignements nécessaires tels que visés au Code ISPS, à l'article 2.6 du Règlement ISPS, à l'article 3.4 de la Directive sur la sûreté portuaire, au présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

L'ANSM coordonne l'application du Code ISPS, du Règlement ISPS, de la Directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, met en œuvre et contrôle les mesures de sûreté prescrites pour les navires, les ports et les installations portuaires.

§ 2. L'ANSM est compétent pour les questions de sûreté:

1° à bord des navires de mer;

Indien uit het vorige lid blijkt dat de havenfaciliteit niet in een cluster overeenkomstig het derde lid moet worden opgenomen, dan hebben de bepalingen van de Verordening voorrang.

§ 3. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle bouw- of kunstwerken en elke kabel of pijpleiding in de Belgische maritieme zones. Dit hoofdstuk doet geen afbreuk aan de bepalingen inzake onschuldige doorvaart in het VN-Zeerechtverdrag.

§ 4. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op militaire installaties.

§ 5. Een haven en een havenfaciliteit moeten beschikken over een geldig beveiligingsplan, behalve in de uitzonderingen voorzien in dit hoofdstuk, om de zeeschepen bedoeld in paragraaf 1 te mogen ontvangen.

Afdeling 2 – Autoriteiten

Onderafdeling 1 – Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Art. 2.5.2.5. Instelling van de NAMB

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, hierna NAMB, is belast met de maritieme beveiliging.

De NAMB is gevestigd op het adres van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer te Brussel.

Art. 2.5.2.6. Taken van de NAMB

§ 1. De NAMB is voor de toepassing van deze wet het contactpunt voor de IMO, de Europese Commissie en andere Staten.

De NAMB is verantwoordelijk voor de toepassing van de maatregelen op het gebied van de maritieme beveiliging, verzorgt de opvolging en verschaft de nodige informatie zoals bedoeld in de ISPS-Code, artikel 2.6 van de ISPS-Verordening, artikel 3.4 van de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.

De NAMB coördineert de toepassing van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten, brengt deze ten uitvoer en controleert de voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor schepen, havens en havenfaciliteiten.

§ 2. De NAMB is bevoegd voor de beveiligingsaangelegenheden:

1° aan boord van zeeschepen;

2° dans les ports et les installations portuaires;

3° concernant les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines dans les eaux maritimes.

§ 3. L'ANSM est notamment chargée de:

1° la proposition d'une politique générale relative à la matière de sûreté maritime;

2° l'élaboration des normes relative à la sûreté maritime;

3° le contrôle du respect des normes;

4° la coordination générale des mesures pour la mise en œuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime;

5° la délivrance d'avis, instructions et recommandations sur les mesures de sûreté maritime aux comités locaux pour la sûreté maritime, au MIK et aux autorités compétentes, quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime;

6° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution de la Belgique aux efforts réalisés au niveau européen et international;

7° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté des installations portuaires et ports, et de point de contact national, européen et international pour toutes les questions liées à la sûreté maritime;

8° l'octroi ou le retrait des reconnaissances des organismes de sûreté reconnus;

9° la transmission à l'OMI d'une liste des installations portuaires conformes au Code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

10° la transmission à la Commission européenne d'une liste des ports auxquels le présent chapitre s'applique, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

11° l'évaluation et l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports, et la remise d'un avis sur la classification des installations portuaires dans un groupe;

12° l'appréciation, l'évaluation et l'approbation des plans de sûreté des ports et des installations portuaires;

13° l'octroi d'une Déclaration d'approbation comme résultat et preuve de l'approbation des plans de sûreté des installations portuaires;

2° in havens en havenfaciliteiten;

3° betreffende bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de maritieme wateren.

§ 3. De NAMB is in het bijzonder belast met:

1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;

2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging;

3° controle op de naleving van de standaarden;

4° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;

5° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging, het MIK en aan bevoegde overheden;

6° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;

7° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;

8° het verlenen of intrekken van de erkenningen van de erkende beveiligingsorganisaties;

9° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-Code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;

10° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop dit hoofdstuk van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;

11° de evaluatie en goedkeuring van de beveiligingsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en het geven van een advies over het indelen van havenfaciliteiten bij een cluster;

12° het beoordelen, evalueren en goedkeuren van de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten;

13° het verlenen van een Verklaring van Goedkeuring als gevolg en bewijs van de goedkeuring van de beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten;

14° le retrait des plans de sûreté des ports et des installations portuaires et des déclarations d'approbation;

15° l'imposition des mesures correctives aux ports et aux installations portuaires après une évaluation.

§ 4. Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'ANSM.

Art. 2.5.2.7. Composition et fonctionnement de l'ANSM

§ 1er. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de l'ANSM, en nommant comme Président le Directeur général de la Direction générale Navigation.

§ 2. L'ANSM est assistée par la Cellule de la Sûreté maritime dans l'exercice de ses fonctions.

Sous-section 2 – Comités locaux pour la Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.8. Création d'un CLSM

Le Roi crée les Comités locaux pour la sûreté maritime, ci-après dénommés CLSM, et détermine leur composition, leur fonctionnement et les ports et installations portuaires pour lesquels un CLSM est compétent.

Un CLSM visé à l'alinéa 1er agit comme l'autorité responsable des questions de sûreté telle que visée à l'article 3.5 de la Directive sur la sûreté portuaire.

Le CLSM fait rapport à l' ANSM en vue de formuler des recommandations et des instructions politiques.

Art. 2.5.2.9. Tâches d'un CLSM

Le CLSM est notamment chargé de:

1° la vérification de l'authenticité des informations fournies par l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou de l'autorité du port;

2° la réalisation des évaluations de la sûreté des ports, la réalisation des évaluations de la sûreté des installations portuaires, et de leurs modifications;

3° la supervision de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, ainsi que la rédaction d'un avis motivé pour l'approbation finale par l'ANSM des plans de sûreté des ports et des installations portuaires, et de leurs modifications;

14° het intrekken van beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten en Verklaringen van Goedkeuring;

15° het opleggen van corrigerende maatregelen aan havens en havenfaciliteiten na een evaluatie.

§ 4. De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de NAMB.

Art. 2.5.2.7. Samenstelling en werking van de NAMB

§ 1. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de NAMB, waarbij de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Scheepvaart wordt aangesteld als de Voorzitter van de NAMB.

§ 2. De NAMB wordt voor de uitvoering van haar taken bijgestaan door de Cel Maritieme Beveiliging.

Onderafdeling 2 – Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

Art. 2.5.2.8. Instelling van een LCMB

De koning richt de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging, hierna LCMB, op en bepaalt hun samenstelling, werking en voor welke havens en havenfaciliteiten een LCMB bevoegd is.

Een LCMB zoals bedoeld in het eerste lid fungeert als de autoriteit verantwoordelijk voor beveiligingsaangelegenheden als bedoeld in artikel 3.5 van de Havenbeveiligingsrichtlijn.

Het LCMB rapporteert aan de NAMB met het oog op het formuleren van beleidsaanbevelingen en onderrichtingen.

Art. 2.5.2.9. Taken van een LCMB

Het LCMB is in het bijzonder belast met:

1° het controleren van de echtheid van de door de beveiligingsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;

2° het uitvoeren van de beveiligingsbeoordelingen van havens, het uitvoeren van de beveiligingsbeoordelingen van havenfaciliteiten, en van de wijzigingen hiervan;

3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de NAMB van de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten, en van de wijzigingen hiervan;

4° le suivi dans le temps des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;

5° l'établissement d'une liste des installations portuaires qui doivent être conformes au Code ISPS dans leur zone;

6° la vérification que les installations portuaires sont conformes aux dispositions du Code ISPS, du présent chapitre et des arrêtés d'exécutions.

Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à un CLSM.

Art. 2.5.2.10. Composition et fonctionnement d'un CLSM

Le Roi détermine la composition et le fonctionnement d'un CLSM dans lequel le PSO du port concerné est désigné comme président.

Sous-section 3 – PSO

Art. 2.5.2.11. Désignation d'un PSO

§ 1er. Si le port dispose d'un capitaine de port conformément à la réglementation régionale, le capitaine de port est désigné comme PSO.

S'il n'y a pas de capitaine de port pour un port, le directeur coordonnateur de la police fédérale du département concerné est le PSO. Si un port comprend plusieurs départements, les directeurs coordonnateurs concernés déterminent d'un commun accord qui est le PSO.

Pour chaque PSO, 2 adjoints sont désignés par l'ANSM sur recommandation du PSO. Si un port comprend plusieurs départements, le directeur coordonnateur qui n'est pas désigné comme PSO devient PSO adjoint.

§ 2. Une personne ne peut pas être nommée en tant que PSO dans 2 ou plusieurs ports différents. Il est interdit à un PSO d'être nommé PFSO.

Par dérogation à l'alinéa 1er, un PSO adjoint peut être désigné comme PFSO pour une installation portuaire dont la gestion ou la propriété est détenue par le port, mais ne peut effectuer aucune tâche au sein du CLSM en ce qui concerne l'installation portuaire concernée.

Art. 2.5.2.12. Tâches

Le PSO agit comme personne de contact locale pour toutes les questions liées à la sûreté maritime du port concerné et est également chargé de la surveillance conformément à l'article 4.2.4.4.

4° de opvolging van de beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;

5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code binnen hun gebied;

6° het controleren van de naleving van de bepalingen van de ISPS-code, dit hoofdstuk en de uitvoeringsbesluiten door de havenfaciliteiten.

De Koning kan bijkomende taken toekennen aan een LCMB.

Art. 2.5.2.10. Samenstelling en werking van een LCMB

De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van een LCMB waarbij de PSO van de betrokken haven wordt aangeduid als voorzitter.

Onderafdeling 3 – PSO

Art. 2.5.2.11. Aanduiding PSO

§ 1. Indien de haven beschikt over een havenkapitein overeenkomstig de gewestelijke regelgeving, wordt de havenkapitein aangeduid als PSO.

Indien er voor een haven geen havenkapitein is, is de directeur-coördinator van de federale politie van het betrokken arrondissement de PSO. Indien een haven meerdere arrondissementen omvat, bepalen de betrokken directeur-coördinators in onderling overleg wie de PSO is.

Voor elke PSO worden 2 adjuncten aangeduid door de NAMB op voordracht van de PSO. Indien een haven meerdere arrondissementen omvat, wordt de directeur-coördinator die niet als PSO wordt aangeduid adjunct PSO.

§ 2. Een persoon kan niet tot PSO worden benoemd in 2 of meer verschillende havens. Het is verboden dat een PSO wordt aangesteld als een PFSO.

In afwijking van het eerste lid kan een adjunct PSO als PFSO worden aangeduid voor een havenfaciliteit die in beheer of eigendom van de haven is, maar kan deze geen taken uitvoeren in het LCMB met betrekking tot de betrokken havenfaciliteit.

Art. 2.5.2.12. Taken

De PSO fungeert als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven en wordt ook belast met het toezicht overeenkomstig artikel 4.2.4.4.

Sous-section 4 - Règles communes

Art. 2.5.2.13. Traitement de l'information

Les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté des ports et des installations portuaires ne peuvent être partagés qu'avec les personnes autorisées à y avoir accès et portent la mention “ISPS-restricted”.

Le Roi détermine:

1° qui est autorisé à prendre connaissance des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des ports et des installations portuaires;

2° la manière dont les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté sont conservés physiquement ou numériquement et le délai pendant lequel ils le sont.

L'ANSM peut marquer d'autres documents avec la mention “ISPS-restricted”.

Art. 2.5.2.14. Habilitation de sécurité

Chaque membre de l'ANSM ou du CLSM et chaque membre du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime doit être titulaire d'une habilitation de sécurité de niveau SECRET telle que visée au chapitre III de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Si une personne nommée de plein droit à un poste aux fins de la présente loi ne peut disposer de l'habilitation de sécurité requise, le Roi, sur recommandation de l'ANSM, décide du remplacement de cette personne.

Section 3 – Sûreté portuaire

Sous-section 1re – Évaluation de la sûreté portuaire

Art. 2.5.2.15. Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté portuaire

§ 1er. Dans chaque port, une évaluation de la sûreté portuaire qui sert de base à l'élaboration du plan de sûreté portuaire et à sa mise en œuvre est effectuée par le CLSM.

Onderafdeling 4 – Gemeenschappelijke voorschriften

Art. 2.5.2.13. Behandeling van informatie

De beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten mogen enkel gedeeld worden met personen die bevoegd zijn om er kennis van te nemen en worden aangemerkt met de vermelding “ISPS-restricted”.

De koning bepaalt:

1° wie bevoegd is om kennis te nemen van de beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten;

2° de wijze waarop en de termijn dat de beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen fysiek of digitaal bewaard blijven.

De NAMB kan andere documenten aanmerken met de vermelding “ISPS-restricted”.

Art. 2.5.2.14. Veiligheidsmachtiging

Elk lid van de NAMB of een LCMB, en elk personeelslid van de Cel Maritieme Beveiliging moet beschikken over een veiligheidsmachtiging niveau GEHEIM als bedoeld in hoofdstuk III van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Indien een persoon die voor de toepassing van deze wet van rechtswege benoemd werd in een functie niet over de vereiste veiligheidsmachtiging kan beschikken, beslist de Koning, op voordracht van de NAMB, over de vervanging van deze persoon.

Afdeling 3 – Havenbeveiliging

Onderafdeling 1 – Havenbeveiligingsbeoordeling

Art. 2.5.2.15. Uitvoering havenbeveiligingsbeoordeling

§ 1. In elke haven wordt een havenbeveiligingsbeoordeling uitgevoerd door het LCMB dat de basis vormt voor het opstellen van het havenbeveiligingsplan en de implementatie ervan.

L'évaluation de la sûreté portuaire prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port. Les évaluations de la sûreté des installations portuaires effectuées conformément au Règlement ISPS et à la section 4 du présent chapitre, qui se trouvent dans les limites du port, sont prises en compte.

§ 2. L'évaluation de la sûreté portuaire est effectuée dans le respect des exigences déterminées par le Roi et comprend au moins les éléments suivants:

1° l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger;

2° l'identification des risques d'actions illicites;

3° l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures, et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité;

4° l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité;;

5° l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, dans l'infrastructure, les politiques et les procédures;

6° l'analyse des risques des éléments susceptibles d'être victimes d'espionnage, de terrorisme et de sabotage à la suite d'influences étrangères au moyen d'une collaboration publique ou privée.

Art. 2.5.2.16.
Approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire

§ 1er. Le CLSM soumet l'évaluation de la sûreté portuaire à l'ANSM pour approbation. L'ANSM décide de l'approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire dans les trente jours.

§ 2. Les délais prévus au présent chapitre peuvent être prolongés si le CLSM, l'ANSM ou le ministre, selon le cas, estime que tous les éléments ne sont pas réunis pour prendre une décision ou si l'enquête prend plus de temps. L'absence de décision n'implique pas une approbation automatique.

Bij de havenbeveiligingsbeoordeling wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de beveiliging in de haven. Er wordt rekening gehouden met de beveiligingsbeoordelingen van de havenfaciliteiten uitgevoerd overeenkomstig de ISPS-Verordening en afdeling 4 van dit hoofdstuk, die binnen de grenzen van de haven vallen.

§ 2. De havenbeveiligingsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde vereisten en omvat minstens de volgende elementen:

1° vaststelling en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuren die dienen te worden beschermd;

2° vaststelling van de risico's op ongeoorloofde acties;

3° vaststelling van mogelijke dreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuren en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van beveiligingsmaatregelen;

4° vaststelling, selectie en prioritering van maatregelen en procedurele wijzigingen met het oog op het verminderen van de kwetsbaarheid op het vlak van beveiliging en hun effectiviteitsniveau;

5° vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures;

6° risicoanalyse van die onderdelen die vatbaar zijn voor spionage, terrorisme en sabotage ten gevolge van buitenlandse invloeden door middel van publieke of private samenwerking.

Art. 2.5.2.16.
Goedkeuring havenbeveiligingsbeoordeling

§ 1. Het LCMB legt de havenbeveiligingsbeoordeling voor aan de NAMB ter goedkeuring. De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van de havenbeveiligingsbeoordeling.

§ 2. De termijnen in dit hoofdstuk kunnen verlengd worden indien het LCMB, de NAMB of de minister, naar gelang het geval, van oordeel is dat niet alle elementen aanwezig zijn om een beslissing te nemen of het onderzoek meer tijd in beslag neemt. Het gebrek aan een beslissing impliceert geen automatische goedkeuring.

Art. 2.5.2.17.
Durée de validité de l'évaluation de la sûreté portuaire

Une évaluation de la sûreté portuaire peut être utilisée pendant six mois après son approbation pour l'élaboration d'un plan de sûreté portuaire. Si le plan de sûreté portuaire n'est pas approuvé pendant de cette période, ou si le plan doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire est requise.

L'alinéa 1er ne s'applique pas si le plan de sûreté portuaire est modifié conformément à l'alinéa 2 ou l'alinéa 3 de l'article 2.5.2.20.

Sous-section 2 – Plan de sûreté portuaire

Art. 2.5.2.18. Élaboration du plan de sûreté portuaire

§ 1er. Dans chaque port, un plan de sûreté portuaire est établi par l'autorité du port.

Le gestionnaire des voies navigables élabore le plan de sûreté portuaire pour les ports dont les installations portuaires sont situées le long des voies navigables gérées par un gestionnaire des voies navigables, en collaboration avec le directeur coordonnateur de la police fédérale du département concerné.

Le plan de sûreté portuaire est élaboré en tenant compte de l'évaluation de la sûreté portuaire et prend en compte de manière appropriée les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port. Les plans de sûreté des installations portuaires effectués conformément au Règlement ISPS et à la section 4 du présent chapitre sont intégrés dans le plan de sûreté portuaire.

§ 2. Le plan de sûreté portuaire doit, pour chacun des niveaux de sûreté visés à l'article 2.5.2.24, établir au moins les éléments suivants:

1° les procédures à suivre;

2° les mesures à mettre en place;

3° les actions à entreprendre.

Le plan de sûreté portuaire est élaboré dans le respect des exigences déterminées par le Roi.

Art. 2.5.2.17.
Geldigheidsduurhavenbeveiligingsboordeling

Een havenbeveiligingsbeoordeling kan na de goedkeuring gedurende zes maanden gebruikt worden voor het opstellen van een havenbeveiligingsplan. Indien het havenbeveiligingsplan niet binnen deze termijn is opgesteld of indien het plan vernieuwd moet worden, is een nieuwe havenbeveiligingsbeoordeling vereist.

Het eerste lid is niet van toepassing indien het havenbeveiligingsplan gewijzigd wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.20, tweede lid of derde lid.

Onderafdeling 2 – Havenbeveiligingsplan

Art. 2.5.2.18. Opstelling havenbeveiligingsplan

§ 1. In elke haven wordt een havenbeveiligingsplan opgesteld door het havenbestuur.

De waterwegbeheerder stelt het havenbeveiligingsplan op voor havens met havenfaciliteiten gelegen langs de binnenwateren onder het beheer van een waterwegbeheerder, in samenwerking met de directeur-coördinator van de federale politie van het betrokken departement.

Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld rekening houdend met de havenbeveiligingsbeoordeling waarbij op adequate wijze de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de beveiliging in de haven in rekening worden genomen. De beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten uitgevoerd overeenkomstig de ISPS-Verordening en afdeling 4 van dit hoofdstuk worden geïntegreerd in het havenbeveiligingsplan.

§ 2. In het havenbeveiligingsplan wordt, voor elk van de genoemde beveiligingsniveaus bedoeld in artikel 2.5.2.24, minstens de volgende punten vastgesteld:

1° de te volgen procedures;

2° de in te voeren maatregelen;

3° de te nemen acties.

Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de door de Koning bepaalde vereisten.

Art. 2.5.2.19. Approbation du plan de sûreté portuaire

L'autorité du port ou le gestionnaire des voies navigables soumet le plan de sûreté portuaire au CLSM concerné. Dans un délai de trente jours, le CLSM concerné soumet un avis à l'ANSM. L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté portuaire dans les trente jours suivant la réception de l'avis.

L'approbation est valable cinq ans, après quoi un nouveau plan de sûreté portuaire doit être élaboré sur la base d'une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire.

Art. 2.5.2.20. Modification du plan de sûreté portuaire

Toute modification substantielle doit être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle. La durée de validité déterminée conformément à l'article 2.5.2.19, alinéa 2, reste inchangée lors de l'approbation d'une modification substantielle.

L'intégration d'un plan de sûreté d'une installation portuaire nouveau ou modifié est approuvée une fois par an par le CLSM et l'ANSM.

Dans le cas d'événements ou d'incidents temporaires qui n'entrainent pas de changement du niveau ISPS, l'ANSM peut, sur l'avis du CLSM, adapter le plan de sûreté portuaire pour la durée de l'événement ou de l'incident.

Art. 2.5.2.21. Retrait du plan de sûreté portuaire

§ 1er. Le plan de sûreté portuaire peut être retiré par l'ANSM dans le cas où:

1° la sûreté du port ne peut plus être garantie avec le plan de sûreté portuaire approuvé;

2° l'autorité du port a agi en violation du plan de sûreté portuaire, du Règlement ISPS, de la Directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution;

3° l'autorité du port ne suit pas les instructions visées à l'article 2.5.2.22, § 2.

L'ANSM peut imposer au port une interdiction d'accueillir des navires de mer dans l'ensemble du port ou dans certaines parties du port si la sûreté dans ces zones ne peut être garantie.

§ 2. Un recours contre le retrait ou l'interdiction peut être introduit auprès du ministre dans les dix jours après la notification de la décision.

Art. 2.5.2.19. Goedkeuring havenbeveiligingsplan

Het havenbestuur of de waterwegbeheerder legt het havenbeveiligingsplan voor aan het betrokken LCMB. Binnen de dertig dagen geeft het betrokken LCMB een advies aan de NAMB. De NAMB beslist binnen de dertig dagen na ontvangst van het advies over goedkeuring van het havenbeveiligingsplan.

De goedkeuring geldt voor vijf jaar waarna een nieuw havenbeveiligingsplan moet worden opgesteld op grond van een vernieuwde havenbeveiligingsbeoordeling.

Art. 2.5.2.20. Wijziging havenbeveiligingsplan

Elke substantiële wijziging moet aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd. De geldigheidsduur bepaald overeenkomstig artikel 2.5.2.19, tweede lid, blijft onveranderd bij de goedkeuring van een substantiële wijziging.

De integratie van een nieuw of gewijzigd beveiligingsplan van een havenfaciliteit wordt jaarlijks éénmalig door het LCMB en de NAMB goedgekeurd.

Bij tijdelijke evenementen of voorvallen, die geen verandering van het ISPS-niveau met zich meebrengen, kan de NAMB op advies van het LCMB het havenbeveiligingsplan aanpassen voor de duur van het evenement of voorval.

Art. 2.5.2.21. Intrekking havenbeveiligingsplan

§ 1. Het havenbeveiligingsplan kan door de NAMB worden ingetrokken ingeval:

1° de beveiliging in de haven niet meer gegarandeerd kan worden met het goedgekeurde havenbeveiligingsplan;

2° het havenbestuur heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk of zijn uitvoeringsbesluiten;

3° het havenbestuur geen gevolg geeft aan de in artikel 2.5.2.22, § 2 bedoelde instructies.

De NAMB kan de haven een verbod opleggen om zeeschepen te ontvangen in de gehele haven of in bepaalde delen van de haven indien de beveiliging in deze zones niet gegarandeerd kan worden.

§ 2. Beroep tegen de intrekking of het verbod kan worden ingesteld bij de minister binnen de tien dagen nadat de beslissing ter kennis werd gebracht.

Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu le port et l'ANSM.

Le recours ne suspend pas la décision.

Art. 2.5.2.22. Évaluations intermédiaires

§ 1er. Le plan de sûreté portuaire est évalué par l'ANSM:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation;

2° si la sûreté du port ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.

§ 2. Sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 1er, l'ANSM peut:

1° fixer les délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté portuaire doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.19;

2° retirer le plan de sûreté portuaire conformément à l'article 2.5.2.21.

3° faire procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire par le CLSM.

Art. 2.5.2.23. Exercice

Le plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice dont les exigences sont fixées par le Roi.

Le PSO informe l'ANSM un mois avant l'exercice prévu.

Au plus tard un mois après l'exercice, un rapport est soumis à l'ANSM par le PSO.

Sous-section 3 – Niveau de sûreté

Art. 2.5.2.24. Description des niveaux de sûreté

Il existe trois niveaux de sûreté:

1° Niveau de sûreté 1: maintien d'un minimum de mesures de sûreté protectrices appropriées en permanence;

2° Niveau de sûreté 2: maintien de mesures de sûreté protectrices supplémentaires pendant un temps déterminé en raison d'un risque accru d'un incident de sûreté;

De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de haven en de NAMB gehoord te hebben.

Het beroep schorst de beslissing niet.

Art. 2.5.2.22. Tussentijdse evaluaties

§ 1. Het havenbeveiligingsplan wordt geëvalueerd door de NAMB:
1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring:;

2° indien de beveiliging van de haven door één of meer ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

§ 2. Op basis van de evaluatie bedoeld in paragraaf 1 kan de NAMB:

1° termijnen vaststellen waarbinnen een aanpassing van het havenbeveiligingsplan moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.19;

2° het havenbeveiligingsplan intrekken overeenkomstig artikel 2.5.2.21.

3° het LCMB een nieuwe havenbeveiligingsbeoordeling laten uitvoeren.

Art. 2.5.2.23. Oefening

Het havenbeveiligingsplan wordt minstens éénmaal per kalenderjaar getest door middel van een oefening waarvan de vereisten worden vastgelegd door de Koning.

De PSO brengt de NAMB één maand voor de geplande oefening op de hoogte.

Uiterlijk één maand na de oefening wordt een verslag ingediend bij de NAMB door de PSO.

Onderafdeling 3 – Beveiligingsniveau

Art. 2.5.2.24. Omschrijving beveiligingsniveaus

Er zijn drie beveiligingsniveaus:

1° Beveiligingsniveau 1: het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende beschermende beveiligingsmaatregelen;

2° Beveiligingsniveau 2: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van bijkomende beschermende beveiligingsmaatregelen in verband met een verhoogd risico op een beveiligingsincident;

3° Niveau de sûreté 3: maintien de mesures de sûreté protectrices spécifiques supplémentaires pendant un temps déterminé, lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, même si la cible spécifique peut ne pas être identifiée, permettant à l'ANSM et au CLSM compétent d' imposer des mesures.

Art. 2.5.2.25. Modification du niveau de sûreté

Le niveau de sûreté 1 s'applique toujours aux ports, à moins que l'ANSM, après avis du NCCN, ne le modifie en niveau de sûreté 2 ou 3 pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour une partie du port.

Toute modification du niveau de sûreté en vigueur dans un port ou une partie du port est immédiatement notifié par l'ANSM au CLSM concerné.

Le CLSM concerné notifie cette modification aux navires de mer en route vers ou dans le port et aux installations portuaires.

Section 4 – Sûreté des installations portuaires

Sous-section 1re – Dispositions générales

Art. 2.5.2.26. Règlement ISPS

Lors de la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, les recommandations de la partie B du Code ISPS sont prises en compte dans la mesure du possible, à l'exception des dispositions figurant à l'article 3.5 du Règlement ISPS qui sont obligatoires.

L'installation portuaire est tenue d'entreprendre des actions conformément aux niveaux de sûreté en vigueur introduits sur la base de l'article 2.5.2.25 et de se conformer aux instructions de l'ANSM et du CLSM compétent au niveau de sûreté 3.

Art. 2.5.2.27. Catégories

Les installations portuaires sont classées dans les catégories suivantes:

1° Catégorie 1: installations portuaires pour le transport de marchandises;

2° Catégorie 2: installations portuaires pour le transport de passagers.

L'ANSM, lors de l'approbation de l'évaluation de la sûreté visée à l'article 2.5.2.30, décide à quelle catégorie l'installation portuaire appartiendra.

3° Beveiligingsniveau 3: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van verdere specifieke beschermende beveiligingsmaatregelen, wanneer een beveiligingsincident waarschijnlijk of ophanden is, zelfs indien het specifieke doelwit misschien niet kan worden vastgesteld, waarbij de NAMB en het betrokken LCMB maatregelen kunnen opleggen.

Art. 2.5.2.25. Wijziging beveiligingsniveau

Beveiligingsniveau 1 geldt steeds voor de havens, tenzij de NAMB, na advies van het NCCN, dit wijzigt naar beveiligingsniveau 2 of 3 voor de gehele haven of in voorkomend geval voor een gedeelte van de haven.

Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of een gedeelte van de haven wordt door de NAMB onmiddellijk ter kennis gebracht aan het betrokken LCMB.

Het betrokken LCMB brengt deze wijziging ter kennis van de zeeschepen op weg naar of in de haven en van de havenfaciliteiten.

Afdeling 4 – Beveiliging van havenfaciliteiten

Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

Art. 2.5.2.26. ISPS-Verordening

Bij de tenuitvoerlegging van de bepalingen van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de aanbevelingen uit Deel B van de ISPS-Code, met uitzondering van de bepalingen opgenomen in artikel 3.5 van de ISPS-Verordening die van dwingend recht zijn.

De havenfaciliteit is verplicht acties te ondernemen overeenkomstig de geldende beveiligingsniveaus die worden ingesteld op grond van artikel 2.5.2.25 en de instructies van de NAMB en het bevoegde LCMB bij beveiligingsniveau 3 na te leven.

Art. 2.5.2.27. Categorieën

De havenfaciliteiten worden ingedeeld in de volgende categorieën:

1° Categorie 1: havenfaciliteiten voor goederenvervoer;

2° Categorie 2: havenfaciliteiten voor passagiersvervoer.

De NAMB beslist bij de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling bedoeld in artikel 2.5.2.30 tot welke categorie de havenfaciliteit zal behoren.

Art. 2.5.2.28. Installations portuaires utilisées principalement pour des voyages non internationaux

L'ANSM, après avis du CLSM compétent, décide dans quelle mesure le présent chapitre s'applique aux installations portuaires principalement utilisées pour les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, mais qui servent occasionnellement des navires à l'arrivée ou au départ d'un voyage international, conformément aux dispositions de la Règle 2, 2, du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. Aux fins du présent article, on entend par "occasionnel" un maximum de 10 navires de mer par an et jamais plus de deux navires de mer amarrés à l'installation portuaire en même temps.

L'évaluation de la sûreté de ces installations portuaires est effectuée conformément à l'article 2.5.2.30. Les cargaisons déchargées dans ces installations portuaires ne doivent jamais provenir de l'extérieur de l'Union européenne et ne doivent pas être laissées sans surveillance.

Art. 2.5.2.29. Niveau de sûreté

Les niveaux de sûreté à l'article 2.5.2.24 sont d'application mutatis mutandis aux installations portuaires et sont introduits conformément à la procédure prévue à l'article 2.5.2.25.

Lorsque l'installation portuaire est informée que le niveau de sûreté applicable à un navire de mer est plus élevé que celui qui s'applique à l'installation portuaire, le PFSO le signale au CLSM et à l'ANSM.

Sous-section 2 – Évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

Art. 2.5.2.30. Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

Le CLSM dans la zone duquel l'installation portuaire est située élabore une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la règle 10 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, aux dispositions du 15 de la partie A du Code ISPS et aux dispositions des 15.3 à 15.16 de la partie B du Code ISPS.

La possibilité, prévue au 15.6 de la partie A du Code ISPS, qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plus d'une installation portuaire ne peut être autorisée qu'avec l'accord exprès préalable de l'ANSM.

Art. 2.5.2.28. Havenfaciliteiten hoofdzakelijk gebruikt voor niet-internationale reizen

De NAMB beslist na advies van het betrokken LCMB in hoeverre dit hoofdstuk van toepassing is op havenfaciliteiten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor schepen die geen internationale reizen maken, maar die incidenteel zeeschepen bedienen die aankomen van of vertrekken op een internationale reis, overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 2, punt 2 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder incidenteel een maximaal aantal van 10 zeeschepen per jaar verstaan, waarbij nooit meer dan 2 zeeschepen op hetzelfde ogenblik aan de havenfaciliteit zijn afgemeerd.

De beveiligingsbeoordeling voor deze havenfaciliteiten wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 2.5.2.30. De lading die gelost wordt op dergelijke havenfaciliteiten mag nooit van oorsprong afkomstig zijn van buiten de Europese Unie en niet onbewaakt achter gelaten worden.

Art. 2.5.2.29. Beveiligingsniveau

De beveiligingsniveaus van artikel 2.5.2.24 zijn van overeenkomstige toepassing op havenfaciliteiten en worden ingesteld overeenkomstig de procedure van artikel 2.5.2.25.

Wanneer de havenfaciliteit bericht krijgt dat het beveiligingsniveau op een zeeschip op weg naar of aangemeerd in de havenfaciliteit hoger ligt dan dat in de havenfaciliteit, meldt de PFSO dit aan het LCMB en de NAMB.

Onderafdeling 2 – Beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit

Art. 2.5.2.30. Uitvoering beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

Het LCMB in wiens gebied de havenfaciliteit zich bevindt, stelt een beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit op overeenkomstig Voorschrift 10 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag, de bepalingen van punt 15 van Deel A van de ISPS-Code en de bepalingen van punt 15.3 tot en met 15.16 van Deel B van de ISPS-Code.

De mogelijkheid vervat in punt 15.6 van Deel A van de ISPS-Code om een beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit meer dan één havenfaciliteit te laten omvatten, kan enkel worden toegestaan na uitdrukkelijk voorafgaandelijk akkoord van de NAMB.

Art. 2.5.2.31 Approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

L'ANSM décide dans les trente jours suivant l'élaboration par le CLSM de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire s'il l'approuve ou si des actions supplémentaires sont nécessaires.

Art. 2.5.2.32. Durée de validité de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

Outre les raisons énoncées au 15.4 de la partie A du Code ISPS, chaque évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être revue par le CLSM au moins une fois tous les cinq ans.

Une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire peut être utilisée pendant trois mois après son approbation pour l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire. Si le plan de sûreté de l'installation portuaire n'est pas élaboré pendant cette période, ou si le plan doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est nécessaire.

L'alinéa 2 ne s'applique pas lorsque le plan de sûreté de l'installation portuaire est modifié conformément à l'article 2.5.2.36, alinéa 2.

Sous-section 3 – Plan de sûreté d'une installation portuaire

Art. 2.5.2.33. PFSO

§ 1er. Chaque entreprise qui exploite une installation portuaire nomme un PFSO.

Le PFSO est:

1° lié à l'entreprise par un contrat de travail; ou

2° un administrateur de l'entreprise; ou

3° un membre du personnel d'un organisme de sûreté reconnu.

L'entreprise notifie immédiatement la nomination d'un PFSO ou toute modification de celle-ci au CLSM compétent, qui notifie cette nomination à l'ANSM.

Art. 2.5.2.31 Goedkeuring beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

De NAMB beslist binnen de dertig dagen nadat het LCMB de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit heeft opgesteld of deze wordt goedgekeurd of dat bijkomende actie vereist is.

Art. 2.5.2.32. Geldigheidsduur beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

Naast de redenen bepaald in punt 15.4 van Deel A van de ISPS-Code, wordt elke beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit minstens éénmaal om de vijf jaar door het LCMB herzien.

Een beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit kan na de goedkeuring gedurende drie maanden gebruikt worden voor het opstellen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit. Indien het beveiligingsplan van de havenfaciliteit niet binnen deze termijn is opgesteld of het plan vernieuwd moet worden, is een nieuwe beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit vereist.

Het tweede lid is niet van toepassing indien het beveiligingsplan van de havenfaciliteit gewijzigd wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.36, tweede lid.

Onderafdeling 3 – Beveiligingsplan van een havenfaciliteit

Art. 2.5.2.33. PFSO

§ 1. Elke onderneming die een havenfaciliteit exploiteert stelt een PFSO aan.

De PFSO is:

1° verbonden aan de onderneming door middel van een arbeidsovereenkomst; of

2° een bestuurder van de onderneming; of

3° een personeelslid van een erkende beveiligingsorganisatie.

De onderneming brengt de aanstelling van een PFSO of elke wijziging hiervan onmiddellijk ter kennis van het betrokken LCMB die deze aanstelling ter kennis brengt van de NAMB.

Pour être nommé PFSO, il doit subir au moins une vérification de sécurité telle que visée à l'article 22quinquies de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Si un avis de sécurité négatif est émis, cette personne ne peut exercer la fonction de PFSO.

Un PFSO doit disposer du certificat visé à l'article 2.5.2.39, § 2r, alinéa 2, au plus tard dans les six mois suivant la nomination.

§ 2. La responsabilité du PFSO est déterminée conformément au 17.2 de la partie A du Code ISPS et à la législation du travail ou sur les sociétés du droit commun en vigueur.

§ 3. L'entreprise est tenue de fournir le soutien nécessaire au PFSO pour lui permettre d'effectuer correctement les tâches et les responsabilités déterminées par le Code ISPS, le Règlement ISPS, le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

§ 4. Sans préjudice du paragraphe 1er, un PFSO peut être nommé pour plus d'une installation portuaire.

Si le PFSO est un membre du personnel d'un organisme de sûreté reconnu, il n'est pas permis que l'organisme de sûreté reconnu soit également l'employeur des agents de gardiennage de l'installation portuaire.

§ 5. Pour chaque PFSO, il est nommé au moins un adjoint auquel s'appliquent les paragraphes 1er à 4.

Art. 2.5.2.34. Élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire

§ 1er. L'entreprise qui exploite l'installation portuaire élabore le plan de sûreté de l'installation portuaire.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré conformément:

1° au 16 de la partie A du Code ISPS;

2° au 16 de la partie B du Code ISPS, qui est obligatoire aux fins de la présente loi, à l'exception:

a) des dispositions du 16.1;

c) des dispositions des 16.61 jusqu'à et y compris 16.63;

Om als PFSO te worden aangesteld moet deze minstens een veiligheidsverificatie ondergaan zoals bedoeld in artikel 22quinquies van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Indien een negatief veiligheidsadvies wordt uitgebracht, kan deze persoon de functie van PFSO niet uitoefenen.

Een PFSO moet uiterlijk binnen de zes maanden na de aanstelling beschikken over het certificaat bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2, tweede lid.

§ 2. De verantwoordelijkheden van de PFSO worden vastgesteld overeenkomstig punt 17.2 van deel A van de ISPS-Code en de aansprakelijkheid overeenkomstige de vigerende gemeenrechtelijke arbeids- of vennootschapswetgeving.

§ 3. De onderneming is ertoe gehouden om de nodige steun te geven aan de PFSO zodat deze de taken en verantwoordelijkheden bepaald in de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten naar behoren kan uitvoeren.

§ 4. Onverminderd paragraaf 1 kan een PFSO worden aangesteld voor meer dan één havenfaciliteit.

Indien de PFSO een personeelslid van een erkende beveiligingsorganisatie is, is het niet toegelaten dat de erkende beveiligingsorganisatie ook de werkgever is van de bewakingsagenten op de havenfaciliteit.

§ 5. Voor elke PFSO wordt minstens een plaatsvervanger aangesteld waarop de paragrafen 1 tot en met 4 van toepassing zijn.

Art. 2.5.2.34. Opstellen beveiligingsplan van de havenfaciliteit

§ 1. De onderneming die de havenfaciliteit exploiteert stelt het beveiligingsplan van de havenfaciliteit op.

Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit moet opgesteld worden overeenkomstig:

1° punt 16 van deel A van de ISPS-Code;

2° punt 16 van deel B van de ISPS-Code dat voor de toepassing van deze wet van dwingend recht is, met uitzondering van:

b) de bepalingen van punt 16.1;

d) de bepalingen van de punten 16.61 tot en met 16.63;

3° aux arrêtés d'exécution pris sur la base de l'article 2.5.2.44 qui fixent les normes nécessaires auxquelles la sûreté doit se conformer;

4° de l'évaluation de la sûreté.

Pour l'approbation de l'évaluation de la sûreté sur laquelle le plan de sûreté est basé, l'ANSM peut bénéficier d'une dérogation à une ou plusieurs dispositions visées à l'alinéa 2, 2°.

§ 2. Pour chaque installation portuaire, un plan de sûreté distinct doit être établi même si l'évaluation de la sûreté couvre plusieurs installations portuaires, conformément à l'article 2.5.2.30, alinéa 2.

Art. 2.5.2.35. Approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire

Le PFSO soumet le plan de sûreté de l'installation portuaire à l'approbation du CLSM compétent dans les trois mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire. Dans les trente jours, le CLSM concerné donne un avis motivé à l'ANSM. L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire dans les trente jours.

L'approbation est valable cinq ans, après quoi un nouveau plan de sûreté doit être élaboré sur la base d'une nouvelle évaluation de la sûreté.

Art. 2.5.2.36 Modification du plan de sûreté de l'installation portuaire

Toute modification substantielle doit également être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle. La durée de validité déterminée conformément à l'article 2.5.2.35, alinéa 2, reste inchangée lors de l'approbation d'une modification substantielle.

Dans le cas d'événements ou d'incidents temporaires, l'ANSM peut, sur l'avis du CLSM, adapter le plan de sûreté pour la durée de l'événement ou de l'incident.

Art. 2.5.2.37. Retrait du plan de sûreté de l'installation portuaire

§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être retiré par l'ANSM dans le cas où:

1° la sûreté de l'installation portuaire ne peut plus être garantie avec le plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé;

3° de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van artikel 2.5.2.44 die de nodige standaarden vaststellen waaraan de beveiliging moet voldoen;

4° de beveiligingsbeoordeling.

Bij het goedkeuren van de beveiligingsbeoordeling waarop het beveiligingsplan wordt gebaseerd, kan de NAMB ontheffing ontlenen van één of meerdere bepalingen bedoeld in het tweede lid, 2°.

§ 2. Voor elke havenfaciliteit moet een afzonderlijk beveiligingsplan worden opgemaakt zelfs indien de beveiligingsbeoordeling meerdere havenfaciliteiten omvat overeenkomstig artikel 2.5.2.30, tweede lid.

Art. 2.5.2.35. Goedkeuring beveiligingsplan van de havenfaciliteit

De PFSO legt het beveiligingsplan van de havenfaciliteit voor aan het betrokken LCMB ter goedkeuring binnen de drie maanden na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit. Binnen de dertig dagen geeft het betrokken LCMB een gemotiveerd advies aan de NAMB. De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit.

De goedkeuring geldt voor vijf jaar waarna een nieuw beveiligingsplan moet worden opgesteld op grond van een vernieuwde beveiligingsbeoordeling.

Art. 2.5.2.36 Wijziging beveiligingsplan van de havenfaciliteit

Elke substantiële wijziging moet ook aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd. De geldigheidsduur bepaald overeenkomstig artikel 2.5.2.35, tweede lid, blijft onveranderd bij de goedkeuring van een substantiële wijziging.

Bij tijdelijke evenementen of voorvallen kan de NAMB op advies van het LCMB het beveiligingsplan aanpassen voor de duur van het evenement of voorval.

Art. 2.5.2.37. Intrekking beveiligingsplan van de havenfaciliteit

§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit kan door de NAMB worden ingetrokken ingeval:

1° de beveiliging in de havenfaciliteit niet meer gegarandeerd kan worden met het goedgekeurde beveiligingsplan van de havenfaciliteit;

2° l'entreprise qui exploite l'installation portuaire a agi en violation du plan de sûreté de l'installation portuaire, du Règlement ISPS, du présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution;

3° l'entreprise qui exploite l'installation portuaire ne suit pas les instructions visées à l'article 2.5.2.38.

Le retrait ne peut être que total.

§ 2. Un recours contre le retrait peut être introduit auprès du ministre dans les dix jours après la notification de la décision.

Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu l'installation portuaire et l'ANSM.

Le recours ne suspend pas la décision.

Art. 2.5.2.38. Évaluations intermédiaires

§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire est évalué par le CLSM:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation;

2° si la sûreté de l'installation portuaire ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.

§ 2. Le CLSM transmet l'évaluation à l'ANSM qui, sur la base de cette évaluation, peut:

1° fixer les délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté de l'installation portuaire doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.35;

2° retirer le plan de sûreté de l'installation portuaire totalement, conformément à l'article 2.5.2.37;

3° faire procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté par le CLSM.

Art. 2.5.2.39. Formation

§ 1er. Chaque PFSO doit avoir des connaissances, une expertise et avoir réussi un examen couvrant tous les éléments pertinents pour l'installation portuaire suivants:

1° l'administration de la sûreté;

2° les conventions, codes et recommandations internationaux applicables;

2° de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert heeft gehandeld in strijd met beveiligingsplan van de havenfaciliteit, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk of zijn uitvoeringsbesluiten;

3° de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert geen gevolg geeft aan de in artikel 2.5.2.38 bedoelde instructies.

De intrekking kan enkel geheel zijn.

§ 2. Beroep tegen de intrekking kan worden ingesteld bij de minister binnen de tien dagen nadat de beslissing ter kennis werd gebracht.

De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de havenfaciliteit en de NAMB gehoord te hebben.

Het beroep schorst de beslissing niet.

Art. 2.5.2.38. Tussentijdse evaluaties

§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit wordt door het LCMB geëvalueerd:

1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;

2° indien de beveiliging van de havenfaciliteit door één of meer ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

§ 2. Het LCMB maakt de evaluatie over aan de NAMB die op basis van deze evaluatie:

1° termijnen kan vaststellen waarbinnen een aanpassing van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.35;

2° het beveiligingsplan van de havenfaciliteit geheel kan intrekken overeenkomstig artikel 2.5.2.37;

3° het LCMB een nieuwe beveiligingsbeoordeling kan laten uitvoeren.

Art. 2.5.2.39. Vorming

§ 1. Elke PFSO moet kennis hebben van, expertise hebben in en geslaagd zijn in een examen over al de volgende onderdelen die relevant zijn voor de havenfaciliteit:

1° de beveiligingsadministratie;

2° de van toepassing zijnde internationale verdragen, codes en aanbevelingen;

3° la législation et les réglementations belges et européennes applicables;

4° les responsabilités et les fonctions des autres organismes de sûreté;

5° la méthodologie d'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;

6° les méthodes d'enquête et d'inspection pour la sûreté de la navigation et la sûreté de l'installation portuaire;

7° les activités et conditions des navires et des ports;

8° les mesures de sûreté du navire et de l'installation portuaire;

9° la préparation et la réponse aux situations d'urgence et mesures de précaution;

10° les méthodes d'instruction pour la formation et l'éducation à la sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;

11° le traitement d'informations sensibles en matière de sûreté et les communications en matière de sûreté;

12° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles;

13° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

14° la reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

15° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

16° les équipements et systèmes de sûreté, et la limitation de leurs fonctions;

17° les méthodes de contrôle, d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

18° les méthodes de fouille de la cargaison et des provisions de bord et d'inspection non intrusive;

19° les exercices de sûreté, y compris les exercices avec les navires;

20° l'évaluation des exercices de sûreté.

3° de van toepassing zijnde Belgische en Europese wetgeving en voorschriften;

4° de verantwoordelijkheden en functies van andere beveiligingsorganisaties;

5° de methodiek voor de beoordeling van de beveiliging van de havenfaciliteit;

6° de onderzoeks- en inspectiemethoden voor beveiliging van de scheepvaart en de beveiliging van de havenfaciliteit;

7° de scheeps- en havenactiviteiten en voorwaarden;

8° de beveiligingsmaatregelen voor het schip en de havenfaciliteit;

9° de paraatheid en reacties in noodsituaties en voorzorgmaatregelen;

10° de instructiemethoden voor beveiligingstraining en -scholing, waaronder beveiligingsmaatregelen en -procedures;

11° de omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de beveiliging en de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

12° de huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en de patronen hierin;

13° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

14° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

15° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

16° de beveiligingsapparatuur en -systemen, en de beperking van hun functies;

17° de methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;

18° de methoden voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden en voor niet storende inspectie;

19° de beveiligingsoefeningen, waaronder oefeningen met schepen;

20° de beoordeling van beveiligingsoefeningen.

§ 2. À l'issue de la formation, un examen doit être passé auprès de l'organisme de sûreté reconnu ou de l'organisme de formation reconnu. Le Roi détermine les modalités, le contenu et la note de passage de l'examen.

L'organisme de sûreté reconnu ou l'organisme de formation reconnu remet la liste des personnes ayant réussi à l'ANSM. Une personne ayant réussi reçoit un certificat dont la forme est déterminée par le Roi.

Un PFSO doit suivre un cours de recyclage tous les cinq ans dont les modalités et le contenu sont déterminés par le Roi. Le certificat du PFSO qui ne suit pas ce cours expire de plein droit 66 mois après la délivrance du certificat ou le suivi du cours de recyclage.

§ 3. Le PFSO doit veiller à ce que les autres membres du personnel de l'installation portuaire ayant des tâches spécifiques en matière de sûreté aient connaissance des éléments suivants:

1° les menaces actuelles pour la sûreté et leurs modèles;

2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

5° les techniques de gestion et de contrôle des masses;

6° la communication en matière de sûreté;

7° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

8° l'essai, l'étalonnage et l'entretien des équipements et systèmes de sûreté;

9° les techniques d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

10° les méthodes de fouille de la cargaison et des provisions de bord.

Cette formation peut être dispensée soit en externe, soit en interne par l'entreprise qui exploite l'installation portuaire.

§ 2. Na het volgen van de vorming moet een examen worden afgelegd bij de erkende beveiligingsorganisatie of de erkende opleidingsinstantie. De Koning bepaalt de modaliteiten, inhoud en het slaagcijfer van het examen.

De erkende beveiligingsorganisatie of de erkende opleidingsinstantie bezorgen de lijst van de geslaagde personen aan de NAMB. Een geslaagde persoon verkrijgt een certificaat waarvan de vorm wordt vastgesteld door de Koning.

Een PFSO moet elke vijf jaar een heropfrissingscursus volgen waarvan de modaliteiten en de inhoud worden vastgesteld door de Koning. Het certificaat van de PFSO die deze cursus niet volgt vervalt van rechtswege 66 maanden na de uitreiking van het certificaat of het volgen van de heropfrissingscursus.

§ 3. De PFSO moet ervoor zorgen dat het andere personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken kennis heeft van de volgende onderdelen:

1° de huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en de patronen hierin;

2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;

4° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

5° de technieken voor massamanagement en -beheersing;

6° de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

7° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;

8° de het testen, ijken en onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen;

9° de technieken voor inspectie, bewaking en toezicht;

10° de methoden voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden.

Deze opleiding kan zowel extern als intern door de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert worden gegeven.

§ 4. Le PFSO doit veiller à ce que tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire, y compris les ouvriers portuaires, aient connaissance des dispositions applicables du plan de sûreté de l'installation portuaire sur les éléments suivants:

1° la signification des différents niveaux de sûreté et les exigences qui en découlent;

2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

5° les méthodes utilisées pour effectuer des actions illicites;

6° une sensibilisation générale aux questions de sûreté.

Le PFSO est chargé de veiller à ce que ces connaissances soient présentes au sein du personnel.

Art. 2.5.2.40. Exercice

§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire est testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice dont les exigences sont fixées par le Roi.

Le PFSO informe le CLSM compétent au plus tard un mois avant l'exercice visé au 18.6 de la partie B du Code ISPS. Le CLSM informe l'ANSM des exercices prévus. Si les circonstances justifient un délai plus court, l'ANSM décide si l'exercice effectué compte comme l'exercice requis par le 18.6 de la partie B du Code ISPS.

§ 2. L'installation portuaire remet un rapport au CLSM et à l'ANSM au plus tard un mois après les exercices visés à l'alinéa 1er ou au 18.6 de la partie B du Code ISPS.

Art. 2.5.2.41. Déclaration d'approbation

L'ANSM délivre une Déclaration d'approbation à chaque installation portuaire dont le plan de sûreté a été approuvé.

La Déclaration d'approbation contient les données suivantes:

1° l'installation portuaire;

§ 4. De PFSO moet ervoor zorgen dat al het ander personeel van de havenfaciliteit, met inbegrip van havenarbeiders, kennis heeft van de van toepassing zijnde bepalingen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit op de volgende onderdelen:

1° de betekenis en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende beveiligingsniveaus;

2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die beveiliging kunnen bedreigen;

4° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

5° de methodes die gebruikt worden om ongeoorloofde acties uit te voeren;

6° de algemene bewustwording van de beveiligingsproblematiek.

De PFSO is verantwoordelijk dat deze kennis bij de personeelsleden aanwezig is.

Art. 2.5.2.40. Oefening

§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit wordt minstens éénmaal per kalenderjaar getest door middel van een oefening waarvan de vereisten worden vastgelegd door de Koning.

De PFSO brengt uiterlijk één maand voor de oefening bedoeld in punt 18.6 van deel B van de ISPS-Code het betrokken LCMB op de hoogte. Het LCMB brengt de NAMB op de hoogte van de geplande oefeningen. Indien de omstandigheden een kortere termijn verantwoorden, beslist de NAMB of de gehouden oefening telt als de door punt 18.6 van deel B van de ISPS-Code vereiste oefening.

§ 2. De havenfaciliteit bezorgt uiterlijk één maand na de oefeningen bedoeld in het eerste lid of in punt 18.5 van deel B van de ISPS-Code een verslag aan het LCMB en de NAMB.

Art. 2.5.2.41. Verklaring van Goedkeuring

De NAMB reikt aan elke havenfaciliteit waarvan het beveiligingsplan werd goedgekeurd een Verklaring van Goedkeuring uit.

De Verklaring van Goedkeuring bevat de volgende gegevens:

1° de havenfaciliteit;

2° le fait que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du Règlement ISPS, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution;

3° la durée de validité de la Déclaration d'approbation est de cinq ans maximum et ne peut jamais dépasser la durée de validité du plan de sûreté;

4° les inspections qui ont été effectuées.

Sous-section 4 – Autres mesures

Art. 2.5.2.42. Mesures alternatives

Les mesures alternatives pour la circulation intracommunautaire sur des itinéraires fixes, tels que visés à l'article 5 du Règlement ISPS et à la Règle 11 du Code ISPS, ne sont pas autorisées.

Art. 2.5.2.43. Mesures équivalentes

L'ANSM peut autoriser, après avis du CLSM concerné sur l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire effectuée, pour une durée limitée ne dépassant pas un an, l'exploitation d'une installation portuaire en appliquant des mesures équivalentes aux mesures de sûreté prévues dans le présent chapitre et dans la partie A du Code ISPS. L'ANSM communique les particularités de la mesure équivalente autorisée à l'OMI et à la Commission européenne.

Sous-section 5 – Normes de sûreté

Art. 2.5.2.44. Instructions de l'ANSM

L'ANSM peut donner des instructions pour:

1° les procédures à suivre par les ports et les installations portuaires dans le cadre de la sûreté;

2° la communication entre les ports, les installations portuaires, les PFSO, le CLSM et l'ANSM;

3° les normes de contrôle d'accès à l'installation portuaire;

4° les normes de protection physique de l'installation portuaire;

5° les normes pour le maintien d'une surveillance permanente de l'installation portuaire, y compris l'éclairage, le personnel de sûreté et les équipements de détection d'accès et de surveillance, notamment les caméras optiques et thermiques;

6° la manutention des cargaisons;

2° het feit dat de havenfaciliteit voldoet aan de bepalingen van Hoofstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag, deel A van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten;

3° de geldigheidstermijn van de Verklaring van Goedkeuring is maximaal vijf jaar en kan nooit langer zijn dan de geldigheidsduur van het beveiligingsplan;

4° de inspecties die werden uitgevoerd.

Onderafdeling 4 – Andere regelingen

Art. 2.5.2.42. Alternatieve regelingen

Alternatieve regelingen voor het intracommunautair verkeer op vaste routes zoals bedoeld in artikel 5 van de ISPS-Verordening en Voorschrift 11 van de ISPS-Code worden niet toegestaan.

Art. 2.5.2.43. Gelijkwaardige regelingen

De NAMB kan, na advies van het betrokken LCMB over de uitgevoerde beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit, voor een beperkte duur die niet meer dan één jaar mag bedragen toestaan dat een havenfaciliteit wordt uitgebaat met maatregelen die gelijkwaardig zijn aan de beveiligingsmaatregelen vastgelegd in dit hoofdstuk en deel A van de ISPS-Code. De NAMB deelt de bijzonderheden van de toegestane gelijkwaardige regeling mee aan de IMO en de Europese Commissie.

Onderafdeling 5 – Beveiligingsstandaarden

Art. 2.5.2.44. Onderrichtingen door de NAMB

De NAMB kan onderrichtingen geven voor:

1° de te volgen procedures door havens en havenfaciliteiten in het kader van de beveiliging;

2° de communicatie tussen de havens, de havenfaciliteiten, de PFSO's, het LCMB en de NAMB;

3° standaarden voor toegangscontrole tot de havenfaciliteit;

4° standaarden voor de fysieke bescherming van de havenfaciliteit;

5° standaarden voor het houden van een permanent toezicht op de havenfaciliteit, met inbegrip van verlichting, beveiligingspersoneel en toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur waaronder optische en thermische camera's;

6° de ladingsbehandeling;

7° l'approvisionnement du navire;

8° le traitement des bagages non accompagnés;

9° la désignation des zones de l'installation portuaire soumises à des restrictions supplémentaires;

10° la prévention des actions illicites;

11° la formation obligatoire;

12° l'imagerie du port et de l'installation portuaire pour l'autorité au moyen de plans et d'images en deux et trois dimensions;

13° les notifications d'incidents.

14° les rapports des exercices.

Art. 2.5.2.45. Ratification

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.44, les rendant ainsi obligatoires.

Art. 2.5.2.46. Déclaration de sûreté

Une déclaration de sûreté, élaborée conformément au 5 de la partie A du Code ISPS, doit être conservée par l'installation portuaire pendant 3 ans.

Section 5 – Sûreté des navires étrangers

Art. 2.5.2.47. Notifications préalables

§ 1er. La fourniture des renseignements en matière de la sûreté préalable au mouillage dans un port ou une installation portuaire belge visée à l'article 6 du Règlement ISPS est effectuée par le capitaine du navire de mer ou son représentant, dans les délais visés à l'article 6 du Règlement ISPS.

Cette notification s'effectue via la plateforme ISPS.

§ 2. Le refus de communiquer les données visées au paragraphe 1er entraîne de plein droit le refus du navire de mer d'entrer dans un port ou une installation portuaire belge. Ce refus est communiqué via la plateforme ISPS aux différentes autorités belges concernées. Le MIK communique ce refus au navire de mer.

7° de scheepsbevoorrading;

8° de omgang met onbegeleide bagage;

9° het aanduiden van gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor bijkomende beperkingen gelden;

10° het voorkomen van ongeoorloofde acties;

11° de verplichte vorming;

12° de beeldvorming van de haven en havenfaciliteit voor de overheid door middel van twee- en driedimensionale plannen en beelden;

13° incidentmeldingen.

14° de verslagen van de oefeningen.

Art. 2.5.2.45. Bekrachtiging

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.44 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Art. 2.5.2.46. Beveiligingsverklaring

Een beveiligingsverklaring opgesteld overeenkomstig punt 5 van deel A van de ISPS-code wordt gedurende 3 jaar bewaard door de havenfaciliteit.

Afdeling 5 – Beveiliging van vreemde schepen

Art. 2.5.2.47. Voorafgaande meldingen

§ 1. De verschaffing van de veiligheidsinlichtingen voorafgaande aan het aandoen van een Belgische haven of havenfaciliteit bedoeld in artikel 6 van de ISPS-Verordening gebeurt door de kapitein van het zeeschip of de aangestelde van de kapitein, binnen de termijnen bedoeld in artikel 6 van de ISPS-Verordening.

Deze melding gebeurt via het ISPS-platform.

§ 2. Het weigeren om de gegevens bedoeld in paragraaf 1 mee te delen heeft van rechtswege de weigering van het zeeschip in een Belgische haven of havenfaciliteit tot gevolg. Deze weigering wordt via het ISPS-Platform meegedeeld aan de verschillende betrokken Belgische overheden. Het MIK deelt deze weigering mee aan het zeeschip.

Art. 2.5.2.48. Exemptions

Les services réguliers peuvent, dans les conditions de l'article 7 du Règlement ISPS, bénéficier d'une exemption de fourniture des renseignements de sûreté visés à l'article 2.5.2.41. Le Roi détermine le service qui accorde l'exemption et la manière dont l'exemption est accordée.

Art. 2.5.2.49. Mesures

§ 1er. Si le MIK , le Contrôle de la navigation ou la Cellule de la Sûreté maritime ont de bonnes raisons de croire que le navire de mer qui a l'intention de mouiller dans un port belge ne satisfait pas aux exigences du Code ISPS ou de la partie A du Code ISPS, ces services tenteront de contacter le navire de mer.

Si cette communication n'aboutit pas à une rectification ou si le Contrôle de la navigation ou la Cellule de la Sûreté maritime continuent d'avoir de bonnes raisons de croire que le navire de mer ne satisfait pas aux exigences du Code ISPS ou de la partie A du Code ISPS, ils peuvent prendre les mesures suivantes:

1° exiger que la non-conformité soit rectifiée;

2° exiger que le navire de mer se rende à un endroit désigné dans les eaux territoriales ou dans un port;

3° procéder à une inspection du navire de mer si le navire de mer se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans un port.

Sur avis du MIK, du Contrôle de la navigation ou de la Cellule de la Sûreté maritime, le Président de l'ANSM peut procéder au refus d'accès aux ports belges.

Le capitaine du navire de mer doit être informé avant que ces mesures ne soient prises. Si le capitaine décide de ne pas faire escale dans un port belge, le présent article n'est pas applicable.

§ 2. Le président de l'ANSM peut refuser aux navires battant pavillon étranger l'accès aux ports belges si des sanctions ont été prises par l'Organisation des Nations unies, l'Union européenne ou le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, à l'encontre d'un pays tiers, d'entreprises ou de personnes physiques.

Le président de l'ANSM est chargé de refuser l'accès aux ports belges aux navires visés à l'alinéa 1er, ou d'appliquer les sanctions imposées par l'Organisation des Nations unies ou l'Union européenne.

Art. 2.5.2.48. Vrijstellingen

Geregelde diensten kunnen onder de voorwaarden van artikel 7 van de ISPS-Verordening een vrijstelling verkrijgen van de in artikel 2.5.2.41 bedoelde verschaffing van beveiligingsinlichtingen. De Koning bepaalt de dienst die de vrijstelling verleend en de wijze waarop de vrijstelling wordt verleend.

Art. 2.5.2.49. Maatregelen

§ 1. Indien het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het zeeschip dat voornemens is om een Belgische haven aan te doen, niet aan de eisen van de ISPS-Code of deel A van de ISPS-Code voldoet, proberen deze diensten contact op te nemen met het zeeschip.

Indien deze communicatie niet leidt tot rechtzetting of indien de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen blijven hebben om aan te nemen dat het zeeschip niet aan de eisen van de ISPS-Code of deel A van de ISPS-Code voldoet, kunnen zij volgende maatregelen nemen:

1° eisen dat de niet-naleving wordt rechtgezet;

2° eisen dat het zeeschip zich begeeft naar een aangewezen plaats in de territoriale wateren of in een haven;

3° overgaan tot een inspectie van het zeeschip indien het zeeschip zich in de Belgische territoriale wateren of een haven bevindt.

Op advies van het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging kan de Voorzitter van de NAMB overgaan tot het ontzeggen van de toegang tot de Belgische havens.

Alvorens deze maatregelen genomen worden wordt de kapitein van het zeeschip hiervan ingelicht. Indien de kapitein beslist om geen Belgische haven aan te lopen, is dit artikel niet van toepassing.

§ 2. De voorzitter van de NAMB kan schepen onder vreemde vlag de toegang tot de Belgische havens weigeren indien er door de Verenigde Naties, de Europese Unie of de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, sancties zijn genomen tegen een derde land, ondernemingen of natuurlijke personen.

De voorzitter van de NAMB is belast met het ontzeggen van de toegang tot de Belgische havens voor de schepen bedoeld in het eerste lid, of ter uitvoering van sancties opgelegd door de Verenigde Naties of de Europese Unie.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de contrôle du respect des sanctions et de l'application du refus d'accès à ces navires.

Section 6 – Sûreté des navires belges

Sous-section 1re - Niveau de sûreté

Art. 2.5.2.50. Eaux maritimes

§ 1er. Toutes les eaux accessibles aux navires de mer belges, à l'exception des ports situés dans d'autres pays, se voient attribuer un niveau de sûreté conformément à l'article 2.5.2.24.

Chaque navire de mer belge doit prendre les mesures liées au niveau de sûreté de la zone dans laquelle il se trouve.

§ 2. Le niveau de sûreté est fixé au niveau 1. Si des informations sont disponibles indiquant qu'il existe des risques d'incidents de sûreté et/ou d'actions illicites avec des navires de mer belges, le niveau de sûreté dans ces zones peut être augmenté.

Dans ces cas, le Directeur général de la Navigation détermine le niveau de sûreté dans ces zones après avis du NCCN et de la Cellule de la Sûreté maritime.

Pour entrer dans une zone de niveau de sûreté 2 ou 3, le capitaine doit signaler à la Cellule de la Sûreté maritime l'heure présumée de son entrée. Dans ces cas, la liste de l'équipage doit, sur simple demande, être transmise immédiatement à la Cellule de la Sûreté maritime.

Lorsque le niveau de sûreté 3 est mis en place, le Président de l'ANSM peut prendre des mesures d'urgence qui doivent être suivies par tous les navires de mer belges se trouvant dans cette zone.

§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime évalue tous les trois mois si le niveau de sûreté accru doit être maintenu, augmenté ou diminué et transmet cette évaluation au NCCN pour avis. L'évaluation et l'avis sont transmis au Président de l'ANSM, qui prend une décision dans les cinq jours.

§ 4. Toute modification du niveau de sûreté est notifiée par la Cellule de la Sûreté maritime au ministre, au ministre des affaires étrangères, à chaque CSO, aux membres de l'ANSM et du MIK.

Si un port est situé dans les zones où le niveau de sûreté a été modifié, le pays où se situe ce port est informé par la représentation diplomatique belge dans ce pays du niveau de sûreté mis en place.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de modaliteiten voor de controle op het naleven van de sancties en het uitvoeren van de weigering van de toegang van deze schepen.

Afdeling 6 – Beveiliging van Belgische Schepen

Onderafdeling 1 - Beveiligingsniveaus

Art. 2.5.2.50. Zeewateren

§ 1. Al de wateren die toegankelijk zijn voor Belgische zeeschepen met uitsluiting van de havens gelegen in andere landen krijgen een beveiligingsniveau overeenkomstig artikel 2.5.2.24.

Elk Belgisch zeeschip moet de maatregelen nemen verbonden aan het beveiligingsniveau van het gebied waarin het zich bevindt.

§ 2. Het beveiligingsniveau wordt ingesteld op niveau 1. Indien er informatie beschikbaar is waaruit zou blijken dat er risico's bestaan op beveiligingsincidenten en/of ongeoorloofde acties met Belgische zeeschepen kan het beveiligingsniveau in deze gebieden verhoogd worden.

De Directeur-generaal Scheepvaart bepaalt in deze gevallen, na advies van het NCCN en de Cel Maritieme Beveiliging het beveiligingsniveau in deze gebieden.

Voor het binnenvaren van een zone met beveiligingsniveau 2 of 3 moet de kapitein het vermoedelijk uur van binnenvaren melden aan de Cel Maritieme Beveiliging. De bemanningslijst moet in deze gevallen op eenvoudig verzoek onmiddellijk worden overgemaakt aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Bij het instellen van beveiligingsniveau 3 kan de Voorzitter van de NAMB dringende maatregelen nemen die moeten opgevolgd worden door alle Belgische zeeschepen die zich in dat gebied bevinden.

§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging evalueert elke drie maanden of het verhoogde beveiligingsniveau moet worden aangehouden, verhoogd of verlaagd en maakt deze evaluatie over aan het NCCN voor advies. De evaluatie en het advies worden overgemaakt aan de Voorzitter van de NAMB die binnen de vijf dagen een beslissing neemt.

§ 4. Elke wijziging van het beveiligingsniveau wordt door de Cel Maritieme Beveiliging ter kennis gebracht van de minister, de minister van Buitenlandse Zaken, elke CSO, de leden van de NAMB en het MIK.

Indien in de gebieden waar het beveiligingsniveau gewijzigd werd, een haven ligt, wordt het land waar die haven ligt geïnformeerd door de Belgische diplomatieke vertegenwoordiging in dat land over het ingestelde beveiligingsniveau.

Art. 2.5.2.51. Navires de mer belges

§ 1er. Sans préjudice de l'article 2.5.2.50, chaque navire de mer belge a un niveau de sûreté conformément à l'article 2.5.2.24 et doit respecter les mesures liées à ce niveau de sûreté.

§ 2. Le niveau de sûreté est fixé au niveau 1. Si des informations sont disponibles indiquant qu'il existe des risques d'incidents de sûreté et/ou d'actions illicites avec des navires de mer belges, le niveau de sûreté dans ces zones peut être augmenté.

Dans ces cas, le Directeur général de la Navigation détermine le niveau de sûreté dans ces zones après avis du NCCN, de la Cellule de la Sûreté maritime et du CSO du navire de mer concerné.

Lorsque le niveau de sûreté 3 est mis en place, le président de l'ANSM peut prendre des mesures d'urgence qui doivent être suivies par le navire de mer belge.

§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime évalue chaque mois si le niveau de sûreté accru doit être maintenu, augmenté ou diminué et transmet cette évaluation au NCCN pour avis. L'évaluation et l'avis sont transmis au Président de l'ANSM, qui prend une décision dans les cinq jours.

§ 4. Toute modification du niveau de sûreté est notifiée par la Cellule de la Sûreté maritime au ministre, à chaque CSO, aux membres de l'ANSM et du MIK.

Le CSO remet à la Cellule de la Sûreté maritime une confirmation écrite que le capitaine a reçu les modifications du niveau de sûreté.

Sous-section 2 – Personnel de sûreté de l'armateur

Art. 2.5.2.52. CSO

L'armateur nomme un CSO pour chaque navire de mer belge exploité par l'armateur. Un CSO peut être nommé pour un ou plusieurs navires et un armateur a le droit de nommer plus d'un CSO s'il exploite plusieurs navires.

La nomination d'un CSO à l'alinéa 1er ou toute modification de celle-ci est immédiatement communiquée par l'armateur à la Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 2.5.2.53. SSO

L'armateur veille à ce qu'un SSO soit présent sur chaque navire.

Art. 2.5.2.51. Belgische zeeschepen

§ 1. Onverminderd artikel 2.5.2.50 heeft elk Belgisch zeeschip een beveiligingsniveau overeenkomstig artikel 2.5.2.24 en moet de maatregelen naleven die verbonden zijn aan dit beveiligingsniveau.

§ 2. Het beveiligingsniveau wordt ingesteld op niveau 1. Indien er beveiligingsinformatie beschikbaar is waaruit zou blijken dat er risico's bestaan op beveiligingsincidenten met een Belgische zeeschip kan het beveiligingsniveau voor dit zeeschip verhoogd worden.

De Directeur-generaal Scheepvaart bepaalt in deze gevallen, na advies van het NCCN, de Cel Maritieme Beveiliging en de CSO van het betrokken zeeschip, het beveiligingsniveau van het zeeschip.

Bij het instellen van beveiligingsniveau 3 kan de Voorzitter van de NAMB dringende maatregelen nemen die moeten opgevolgd worden door het zeeschip.

§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging evalueert elke maand of het verhoogde beveiligingsniveau moet worden aangehouden, verhoogd of verlaagd moet worden en maakt deze evaluatie over aan het NCCN voor advies. De evaluatie en het advies worden overgemaakt aan de Voorzitter van de NAMB die binnen de vijf dagen een beslissing neemt.

§ 4. Elke wijziging van het beveiligingsniveau wordt door de Cel Maritieme Beveiliging ter kennis gebracht van de minister, elke CSO, de leden van de NAMB en het MIK.

De CSO bezorgt aan de Cel Maritieme Beveiliging de schriftelijke bevestiging dat de kapitein de wijziging van het beveiligingsniveau heeft ontvangen.

Onderafdeling 2 – Beveiligingspersoneel van de reder

Art. 2.5.2.52. CSO

Voor elk Belgisch zeeschip dat door de reder geëxploiteerd wordt, stelt de reder een CSO aan. Een CSO kan worden aangesteld voor één of meerdere schepen en een reder heeft het recht om meer dan één CSO aan te stellen indien de reder meerdere schepen exploiteert.

De aanstelling van een CSO in het eerst lid of elke wijziging daaraan wordt door de reder onmiddellijk gemeld aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Art. 2.5.2.53. SSO

De reder zorgt ervoor dat op elk schip een SSO aanwezig is.

L'armateur doit tenir une liste des SSO de ses navires et la remet à la Cellule de la Sûreté maritime sur simple demande.

Sous-section 3 - Obligations de l'armateur

Art. 2.5.2.54. Responsabilité

L'armateur est chargé de fournir le soutien nécessaire au CSO, au SSO et au capitaine pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches et les responsabilités déterminées par le Code ISPS, le Règlement ISPS, le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

Art. 2.5.2.55. Évaluation de la sûreté des navires

L'armateur veille à ce que le CSO procède à une évaluation de la sûreté du navire pour chaque navire de mer exploité par l'armateur. L'évaluation est effectuée conformément au point 8 de la partie A du Code ISPS et au point 8 de la partie B du Code ISPS, qui sont obligatoires aux fins du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

L'ANSM, la Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation sont autorisés à prendre connaissance de l'évaluation approuvée de la sûreté des navires. L'armateur remet cette évaluation approuvée à l'ANSM, à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation sur simple demande.

Art. 2.5.2.56. Plan de sûreté du navire

§ 1er. L'armateur est chargé de faire établir par le CSO un plan de sûreté du navire et de le soumettre au Contrôle de la navigation pour approbation.

L'approbation peut être délégué par le ministre à un organisme de sûreté reconnu. Le Roi détermine les modalités selon lesquelles cette délégation est possible.

Le plan de sûreté du navire doit être élaboré conformément au point 9 de la partie A du Code ISPS et au point 9 de la partie B du Code ISPS, qui sont obligatoires aux fins du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Le Roi détermine qui met en œuvre les dispositions du 19 de la partie A du Code ISPS concernant la vérification des navires de mer belges et la délivrance des certificats.

§ 3. Le plan de sûreté du navire peut être retiré si le navire ne satisfait plus aux exigences visées au point 9 de la partie A du Code ISPS et au point 9 de la partie B du Code ISPS.

De reder houdt een lijst van de SSO's voor zijn schepen bij en bezorgt deze op eenvoudig verzoek aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Onderafdeling 3 - Verplichtingen van de reder

Art. 2.5.2.54. Verantwoordelijkheid

De reder is verantwoordelijk om de nodige steun te geven aan de CSO, de SSO en de kapitein zodat deze de taken en verantwoordelijkheden bepaald in de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten naar behoren kunnen uitvoeren.

Art. 2.5.2.55. Beoordeling van de scheepsbeveiliging

De reder zorgt ervoor dat de CSO een beoordeling van de scheepsbeveiliging uitvoert voor elke zeeschip dat wordt geëxploiteerd door de reder. De beoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig punt 8 van Deel A van de ISPS-Code en punt 8 van Deel B van de ISPS-Code dat van dwingend recht is voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.

De NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole zijn bevoegd om kennis te nemen van de goedgekeurde beoordeling van de scheepsbeveiliging. De reder bezorgt deze goedgekeurde beoordeling op eenvoudig verzoek aan de NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole.

Art. 2.5.2.56. Scheepsbeveiligingsplan

§ 1. De reder is ervoor verantwoordelijk dat de CSO een scheepbeveiligingsplan uitwerkt en ter goedkeuring voorlegt aan de Scheepvaartcontrole.

De goedkeuring kan door de minister gedelegeerd worden aan een erkende beveiligingsorganisatie. De Koning bepaalt de modaliteiten waaronder deze delegatie mogelijk is.

Het scheepsbeveiligingsplan wordt opgesteld overeenkomstig punt 9 van Deel A van de ISPS-Code en punt 9 van Deel B van de ISPS-Code dat van dwingend recht is voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.

§ 2. De Koning bepaalt wie de bepalingen van punt 19 van deel A van de ISPS-code betreffende de keuring en certificatie van Belgische zeeschepen uitvoert.

§ 3. Het scheepsbeveiligingsplan kan worden ingetrokken indien het schip niet meer voldoet aan de vereisten bedoeld in punt 9 van Deel A van de ISPS-Code en punt 9 van Deel B van de ISPS-Code.

Sous-section 4 – Formation et exercices

Art. 2.5.2.57. Formation

§ 1er. Chaque CSO, SSO et personnel à terre chargé de la sûreté doit avoir des connaissances et être formé à tous les éléments concernant le navire de mer suivants:

1° l'administration de la sûreté;

2° les conventions, codes et recommandations internationaux applicables;

3° la législation et les réglementations belges et européennes applicables;

4° les responsabilités et les fonctions des autres organismes de sûreté;

5° la méthodologie d'évaluation de la sûreté des navires;

6° les méthodes d'enquête et d'inspection pour la sûreté des navires;

7° les activités et conditions des navires et des ports;

8° les mesures de sûreté des navires et des installations portuaires;

9° la préparation et la réponse aux situations d'urgence et mesures de précaution;

10° les méthodes d'instruction pour la formation et l'éducation à la sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;

11° le traitement d'informations sensibles en matière de sûreté et la communication en matière de sûreté;

12° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles;

13° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

14° la reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

15° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

16° les équipements et systèmes de sûreté, et la limitation de leurs fonctions;

Onderafdeling 4 – Vorming en oefeningen

Art. 2.5.2.57. Vorming

§ 1. Elke CSO, SSO en het walpersoneel dat met beveiliging is belast moet kennis hebben van en getraind worden in al de volgende onderdelen die relevant zijn voor het zeeschip:

1° de beveiligingsadministratie;

2° de van toepassing zijnde internationale verdragen, codes en aanbevelingen;

3° de van toepassing zijnde Belgische en Europese wetgeving en voorschriften;

4° de verantwoordelijkheden en functies van andere beveiligingsorganisaties;

5° de methodiek voor de beoordeling van de scheepsbeveiliging;

6° de onderzoeks- en inspectiemethoden voor scheepsbeveiliging;

7° de scheeps- en havenactiviteiten en -voorwaarden;

8° de beveiligingsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten;

9° de paraatheid en reacties in noodsituaties en voorzorgmaatregelen;

10° de instructiemethoden voor beveiligingstraining en scholing, waaronder beveiligingsmaatregelen en –procedures;

11° de omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de beveiliging en de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

12° de huidige dreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;

13° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

14° de herkenning van de kernmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

15° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

16° de beveiligingsapparatuur en – systemen, en de beperking van hun functies;

17° les méthodes de contrôle, d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

17° de methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;

18° les exercices de sûreté;

18° de beveiligingsoefeningen;

19° l'évaluation des exercices de sûreté.

19° de beoordeling van beveiligingsoefeningen.

§ 2. En outre, le SSO doit avoir des connaissances suffisantes et recevoir une formation sur les éléments suivants:

§ 2. De SSO dient bovendien voldoende kennis te hebben van en training te krijgen in de volgende onderdelen:

1° l'agencement du navire de mer;

1° de indeling van het zeeschip;

2° le plan de sûreté du navire et les procédures associées;

2° het scheepsbeveiligingsplan en de bijhorende procedures;

3° les techniques de gestion et de contrôle des masses;

3° de technieken voor massamanagement en - beheersing;

4° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

4° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;

5° l'essai, l'étalonnage et l'entretien des équipements et systèmes de sûreté.

5° het testen, ijken en het onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen.

§ 3. Les membres de l'équipage ayant des tâches spécifiques en matière de sûreté doivent avoir des connaissances et des compétences suffisantes pour pouvoir exécuter les tâches qui leur sont assignées, notamment:

§ 3. Bemanningsleden met specifieke beveiligingstaken dienen voldoende kennis en vaardigheid te bezitten om de hun toegewezen taken uit te kunnen voeren, waaronder:

1° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles;

1° de huidige dreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;

2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;

4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

4° de technieken die worden gebruikt om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

5° les techniques de gestion et de contrôle des masses;

5° de technieken voor massamanagement en - beheersing;

6° la communication en matière de sûreté;

6° de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

7° les procédures d'urgence et les mesures de précaution;

7° de noodprocedures en voorzorgmaatregelen;

8° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

8° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;

9° l'essai, l'étalonnage et l'entretien en mer des équipements et systèmes de sûreté;

9° het testen, ijken en het op zee onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen;

10° les techniques d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

10° de technieken voor inspectie, bewaking en toezicht;

11° les techniques de fouille de la cargaison et des provisions de bord.

§ 4. Tous les autres membres de l'équipage doivent avoir des connaissances suffisantes et être familiarisés avec les dispositions applicables du plan de sûreté du navire, notamment:

1° la signification des différents niveaux de sûreté et les exigences qui en découlent;

2° les procédures d'urgence et les mesures de précaution;

3° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

4° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

5° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

§ 5. le Roi peut réglementer l'organisation des formations et la délivrance d'un certificat aux participants.

Art. 2.5.2.58. Alerte de sûreté du navire

Lorsque l'alerte de sûreté du navire visée à la Règle 6 du Code ISPS est activée, l'alerte doit être transmise au MIK.

Art. 2.5.2.59. Rapports d'incidents

Le CSO signale immédiatement tout incident de sûreté à la Cellule de la Sûreté maritime. La Cellule de la Sûreté maritime informera les autorités compétentes à cet égard.

Une déclaration de sûreté, élaborée conformément au point 5 de la partie A du Code ISPS, est conservée à bord du navire pendant 3 ans et est remise, sur simple demande, à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation.

Art. 2.5.2.60. Exercices

Le CSO garde un aperçu des exercices organisés conformément au point 13.6 de la partie B du Code ISPS et les communique à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation sur demande.

Le CSO informe la Cellule de la Sûreté maritime au plus tard 24 heures avant l'exercice prévu visé au point 13.7 de la partie B du Code ISPS. À la demande du CSO, le Directeur général de la Navigation peut autoriser que l'exercice ne soit pas communiqué au préalable à la Cellule de la Sûreté maritime.

11° de technieken voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden.

§ 4. Alle andere bemanningsleden dienen voldoende kennis te hebben van en gekend te zijn met de van toepassing zijnde bepalingen van het scheepsbeveiligingsplan, waaronder:

1° de betekenis van en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende beveiligingsniveaus;

2° de noodprocedures en voorzorgmaatregelen;

3° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

4° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;

5° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken.

§ 5. De Koning kan de organisatie van de trainingen en de afgifte van een certificaat aan de deelnemers regelen.

Art. 2.5.2.58. Scheepsbeveiligingsalarm

Bij het inschakelen van het scheepsbeveiligingsalarm bedoeld in Voorschrift 6 van de ISPS-Code moet het alarm worden doorgezonden naar het MIK.

Art. 2.5.2.59. Incidentmeldingen

De CSO meldt onmiddellijk elk beveiligingsincident aan de Cel Maritieme Beveiliging. De Cel Maritieme Beveiliging zal de bevoegde overheden hiervan op de hoogte brengen.

Een beveiligingsverklaring opgesteld overeenkomstig punt 5 van deel A van de ISPS-code wordt gedurende 3 jaar bewaard aan boord van het schip, en worden op eenvoudig verzoek overhandigd aan het de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole.

Art. 2.5.2.60. Oefeningen

De CSO houdt een overzicht bij van de oefeningen die georganiseerd worden overeenkomstig punt 13.6 van deel B van de ISPS-Code en deelt deze mee aan de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole op verzoek.

De CSO brengt uiterlijk 24 uur voor de geplande oefening bedoeld in punt 13.7 van deel B van de ISPS-Code de Cel Maritieme Beveiliging op de hoogte. Op verzoek van de CSO kan de Directeur-generaal Scheepvaart toestaan dat de oefening niet voorafgaandelijk wordt meegedeeld aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Art. 2.5.2.61. Instructions

La Cellule de la Sûreté maritime peut donner des instructions pour:

1° les procédures à suivre par les armateurs dans le cadre de la sûreté;

2° la communication entre le CSO, le SSO, le MIK, la Cellule de la Sûreté maritime et l'ANSM;

3° les normes de protection physique du navire de mer;

4° l'imagerie au moyen de plans en deux et trois dimensions;

5° la formation obligatoire.

Art. 2.5.2.62. Ratification

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.61, les rendant ainsi obligatoires.

Section 7 – Sûreté de la mer du Nord

Art. 2.5.2.63. Évaluation de la sûreté

§ 1er. En concertation avec l'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline, le MIK effectue une évaluation de la sûreté contenant au moins les éléments suivants:

1° l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger;

2° l'identification des risques d'actions illicites;

3° l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures, et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classent par ordre de priorité;

4° l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité;;

5° l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, dans l'infrastructure, les politiques et les procédures;

Art. 2.5.2.61. Onderrichtingen

De Cel Maritieme Beveiliging kan onderrichtingen geven voor:

1° de te volgen procedures door de reders in het kader van de beveiliging;

2° de communicatie tussen de CS0, SS0, het MIK, de Cel Maritieme Beveiliging en de NAMB;

3° de standaarden voor de fysieke bescherming van het zeeschip;

4° de beeldvorming door middel van twee- en driedimensionale plannen;

5° de verplichte vorming.

Art. 2.5.2.62. Bekrachtiging

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.61 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Afdeling 7 – Beveiliging van de Noordzee

Art. 2.5.2.63. Beveiligingsbeoordeling

§ 1. In overleg met de exploitant van het bouw- of kunstwerk of de kabel of pijpleiding voert het MIK een beveiligingsbeoordeling uit die minstens volgende elementen bevat:

1° de vaststelling en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuur die dienen te worden beschermd;

2° de vaststelling van de risico's op ongeoorloofde acties;

3° de vaststelling van mogelijke dreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuur en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van beveiligingsmaatregelen;

4° de vaststelling, selectie en prioritering van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun effectiviteitsniveau wat vermindering van de kwetsbaarheid betreft;

5° de vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures;

6° l'analyse des risques des éléments susceptibles d'être victimes d'espionnage, de terrorisme et de sabotage à la suite d'influences étrangères au moyen d'une collaboration publique ou privée.

§ 2. L'ANSM décide dans les trente jours suivant la mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté de l'approbation de l'évaluation de la sûreté.

Sur la base de l'évaluation de la sûreté, l'ANSM peut décider qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan de sûreté.

§ 3. L'évaluation de la sûreté est évaluée par le MIK tous les 5 ans, même dans les cas où l'ANSM a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'élaborer un plan de sûreté.

Une évaluation de la sûreté peut être utilisée pendant six mois après son approbation pour l'élaboration d'un plan de sûreté. Si le plan de sûreté n'est pas élaboré pendant cette période ou si le plan de sûreté doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté est nécessaire.

Art. 2.5.2.64. Plan de sûreté

L'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline élabore un plan de sûreté et le soumet au MIK dans les six mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté. Dans les trente jours, le MIK donne un avis à l'ANSM, après consultation des services désignés par le Roi.

Le plan de sûreté contient une disposition sur la manière et le délai dans lequel un exercice doit être effectué.

L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté dans les trente jours.

L'approbation est valable cinq ans.

Toute modification substantielle doit également être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle.

Art. 2.5.2.65. Évaluations intermédiaires

§ 1er. Le plan de sûreté est évalué par le MIK:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation;

6° de risicoanalyse van die onderdelen die vatbaar zijn voor spionage, terrorisme en sabotage ten gevolge van buitenlandse invloeden door middel van publieke of private samenwerking.

§ 2. De NAMB beslist binnen de dertig dagen na het uitvoeren van de beveiligingsbeoordeling over goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling.

Op basis van de beveiligingsbeoordeling kan de NAMB besluiten dat er geen beveiligingsplan moet worden opgesteld.

§ 3. De beveiligingsbeoordeling wordt om de 5 jaar geëvalueerd door het MIK, ook in de gevallen waar de NAMB heeft beslist dat er geen beveiligingsplan moet worden opgesteld.

Een beveiligingsbeoordeling kan na de goedkeuring gedurende zes maanden gebruikt worden voor het opstellen van een beveiligingsplan. Indien het beveiligingsplan niet binnen deze termijn is opgesteld of het beveiligingsplan vernieuwd moet worden, is een nieuwe beveiligingsbeoordeling vereist.

Art. 2.5.2.64. Beveiligingsplan

De exploitant van het bouw- of kunstwerk of de kabel of pijpleiding stelt binnen de zes maand na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling een beveiligingsplan op en legt dit voor aan het MIK. Binnen de dertig dagen geeft het MIK een advies aan de NAMB, na raadpleging van de door de Koning aangeduide diensten.

Het beveiligingsplan bevat een bepaling over de wijze waarop en de termijn waarbinnen een oefening moet worden gehouden.

De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van het beveiligingsplan.

De goedkeuring geldt voor vijf jaar.

Elke substantiële wijziging moet ook aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd.

Art. 2.5.2.65. Tussentijdse evaluaties

§ 1. Het beveiligingsplan wordt door het MIK geëvalueerd:

1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;

2° si la sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.

§ 2. Sur la base de cette évaluation, l'ANSM peut fixer des délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.64 ou le MIK doit procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté.

Art. 2.5.2.66. Instructions

L'ANSM peut donner des instructions pour:

1° les procédures à suivre par les exploitants dans le cadre de la sûreté;

2° la communication entre les exploitants, le MIK et l'ANSM;

3° les normes de protection physique des ouvrages de construction ou de génie civil, des câbles ou des pipelines;

4° les normes pour le maintien d'une surveillance permanente, y compris l'éclairage, le personnel de sûreté et les équipements de détection d'accès et de surveillance, notamment les caméras optiques et thermiques;

5° la désignation de zones soumises à des restrictions supplémentaires;

6° la prévention des actions illicites;

7° l'imagerie pour l'autorité au moyen de plans et d'images en deux et trois dimensions.

Art. 2.5.2.67. Ratification

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.66, les rendant ainsi obligatoires.

Art. 2.5.2.68. Exercice

En concertation avec le MIK, la sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble ou du pipeline est testée conformément à ce qui est prévu dans le plan de sûreté.

2° indien de beveiliging van het bouw- of kunstwerk of kabel of pijpleiding door één of meerdere ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

§ 2. Op basis van deze evaluatie kan de NAMB termijnen vaststellen waarbinnen een aanpassing van het beveiligingsplan moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.64 of het MIK een nieuwe beveiligingsbeoordeling moet uitvoeren.

Art. 2.5.2.66. Onderrichtingen

De NAMB kan onderrichtingen geven voor:

1° de te volgen procedures door de exploitanten in het kader van de beveiliging;

2° de communicatie tussen de exploitanten, het MIK en de NAMB;

3° de standaarden voor de fysieke bescherming van de bouw- of kunstwerken, kabels of pijpleidingen;

4° de standaarden voor het houden van een permanent toezicht, met inbegrip van verlichting, beveiligingspersoneel en toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur waaronder optische en thermische camera's;

5° het aanduiden van gebieden waarvoor bijkomende beperkingen gelden;

6° het voorkomen van ongeoorloofde acties;

7° de beeldvorming voor de overheid door middel van twee- en drie dimensionele plannen en beelden.

Art. 2.5.2.67. Bekrachtiging

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.66 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Art. 2.5.2.68. Oefening

In overleg met het MIK wordt de beveiliging van het bouw- of kunstwerk, de kabel of de pijpleiding getest overeenkomstig hetgeen werd vastgelegd in het beveiligingsplan.

Section 8 – Organismes de sûreté et organismes de formation reconnus

Sous-section 1re – Organisme de sûreté reconnu

Art. 2.5.2.69. Demande et conditions

§ 1er. Une entreprise souhaitant être reconnue comme un organisme de sûreté reconnu doit soumettre une demande auprès de la Cellule de la Sûreté maritime.

Afin d'être reconnue comme un organisme de sûreté, l'entreprise doit satisfaire aux dispositions concernant les entreprises de consultance visées à l'article 8 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière et avoir une unité d'établissement en Belgique.

La reconnaissance ne s'applique qu'aux missions effectuées pour le compte de ports ou installations portuaires belges, ou de navires belges.

§ 2. Les entreprises autorisées en tant qu'organisme reconnu conformément à l'article 2.2.3.15, § 2, n'ont pas besoin de soumettre une demande distincte pour effectuer les tâches visées à l'article 2.5.2.75 si l'autorisation couvre également le Code ISPS. Le Contrôle de la navigation transmet à l'ANSM toute modification de la liste des entreprises reconnues.

Art. 2.5.2.70. Audit

La Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation effectuent un audit, au cours duquel l'entreprise doit démontrer qu'elle:

1° dispose d'une expertise des aspects pertinents en terme de sûreté portuaire;

2° a la connaissance nécessaire des activités portuaires, notamment de la conception et de la construction de ports;

3° a la connaissance nécessaire des autres activités pertinentes liées à la sûreté qui peuvent avoir une influence sur la sûreté portuaire;

4° est capable d'évaluer les risques probables liés à la sûreté portuaire;

5° est capable de maintenir et d'améliorer l'expertise du personnel en terme de sûreté portuaire;

6° est capable de vérifier la fiabilité continue du personnel;

Afdeling 8 – Erkende beveiligingsorganisaties en opleidingsinstanties

Onderafdeling 1 – Erkende beveiligingsorganisatie

Art. 2.5.2.69. Aanvraag en voorwaarden

§ 1. Een onderneming die erkend wil worden als erkende beveiligingsorganisatie dient hiertoe een aanvraag in bij de Cel Maritieme Beveiliging.

Om als beveiligingsorganisatie erkend te worden moet de onderneming voldoen aan de bepalingen van betreffende ondernemingen voor veiligheidsadvies bedoeld in artikel 8 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en een vestigingseenheid hebben in België.

De erkenning geldt enkel voor opdrachten ten behoeve van Belgische havens of havenfaciliteiten, of Belgische schepen.

§ 2. Ondernemingen die gemachtigd zijn als erkende organisatie in uitvoering van artikel 2.2.3.15, § 2, moeten voor het uitvoeren van de taken bedoeld in artikel 2.5.2.75 geen aparte aanvraag indienen indien de machtiging tevens de ISPS-Code omvat. De Scheepvaartcontrole bezorgt elke wijziging in de lijst van erkende ondernemingen aan de NAMB.

Art. 2.5.2.70. Audit

De Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole voeren een audit uit waarbij de onderneming moet aantonen dat ze:

1° beschikt over deskundigheid op het gebied van relevante aspecten van havenbeveiliging;

2° de nodige kennis heeft van havenactiviteiten, waaronder kennis van het ontwerp en constructie van havens;

3° de nodige kennis van andere voor de beveiliging relevante activiteiten heeft die van invloed kunnen zijn op de havenbeveiliging;

4° in staat is om waarschijnlijke havenbeveiligingsrisico's te beoordelen;

5° in staat is om de deskundigheid van het personeel op het gebied van havenbeveiliging te onderhouden en te verbeteren;

6° in staat is om de blijvende betrouwbaarheid van het personeel te controleren;

7° est capable de maintenir les mesures nécessaires visant à prévenir la divulgation ou l'accès non autorisé à du matériel sensible;

8° a une connaissance des réglementations internationales, européennes et belges pertinentes et des exigences de sûreté;

9° a une connaissance des menaces actuelles en matière de sûreté et de leurs modèles;

10° a des connaissances en matière de reconnaissance et de détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

11° a des connaissances en matière de reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportement des personnes qui peuvent menacer la sûreté portuaire;

12° a une connaissance des techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté:

13° a une connaissance des équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et de la limitation de leurs fonctions;

14° a une connaissance de la prévention des actions illicites et de l'élaboration de mesures visant à prévenir les actions illicites.

Art. 2.5.2.71. Reconnaissance

L'ANSM décide de la reconnaissance sur l'avis de la Cellule de la Sûreté maritime sur la base de l'audit. La reconnaissance est valable pour une période de 5 ans.

Art. 2.5.2.72. Retrait

L'ANSM peut retirer la reconnaissance de l'organisme de sûreté s'il est établi qu'il ne satisfait plus aux conditions ou ne peut plus démontrer qu'elle dispose des éléments visés à l'article 2.5.2.70.

Art. 2.5.2.73. Évaluation intermédiaire

§ 1er. La Cellule de la Sûreté maritime procède à une évaluation intermédiaire de l'organisme de sûreté reconnu:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après la reconnaissance;

2° si plusieurs incidents de sûreté ou actions illicites sont constatés dans les installations portuaires ou à bord des navires de mer pour lesquels l'organisme de sûreté reconnu effectue des missions;

7° in staat is om de nodige maatregelen te onderhouden ter voorkoming van de bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal door onbevoegden;

8° kennis heeft van relevante internationale, Europese en Belgische regelgeving en beveiligingseisen;

9° kennis heeft van huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;

10° kennis heeft van herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

11° kennis heeft van de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de havenbeveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

12° kennis heeft van de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken:

13° kennis heeft van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen en van de beperking van de functies ervan;

14° kennis heeft van het voorkomen van ongeoorloofde acties en het opstellen van maatregelen ter voorkoming van ongeoorloofde acties.

Art. 2.5.2.71. Erkenning

De NAMB beslist over de erkenning op advies van de Cel Maritieme Beveiliging op grond van de audit. Een erkenning geldt voor een periode van 5 jaar.

Art. 2.5.2.72. Intrekking

De NAMB kan de erkenning van de beveiligingsorganisatie intrekken indien vastgesteld wordt dat deze niet meer voldoet aan de voorwaarden of niet langer kan aantonen dat ze beschikt over de elementen uit artikel 2.5.2.70.

Art. 2.5.2.73. Tussentijdse evaluatie

§ 1. De Cel Maritieme Beveiliging voert een tussentijdse evaluatie uit bij de erkende beveiligingsorganisatie:

1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de erkenning;

2° indien meerdere beveiligingsincidenten of ongeoorloofde acties worden vastgesteld op havenfaciliteiten of aan boord van zeeschepen waarvoor de erkende beveiligingsorganisatie opdrachten uitvoert;

3° s'il existe un soupçon que l'organisme de sûreté reconnu effectue les tâches d'une manière qui pourrait compromettre la sûreté.

Sur la base de cette évaluation, l'ANSM peut:

1° procéder au retrait conformément à l'article 2.5.2.72;

2° établir des mesures en vue de remédier aux déficiences et déterminer des délais pour que l'organisme reconnu satisfasse à ces mesures.

Art. 2.5.2.74. Incompatibilités

Un organisme de sûreté reconnu qui a participé à l'élaboration ou à l'évaluation d'une évaluation de la sûreté ne peut pas être impliqué dans l'élaboration, l'évaluation ou d'autres travaux relatif au plan de sûreté.

Si le PFSO a une relation professionnelle avec un organisme de sûreté reconnu, cet organisme de sûreté reconnu ne peut pas effectuer les tâches comme entreprise de gardiennage visée à l'article 4 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière sur l'installation portuaire dont le PFSO est responsable.

Art. 2.5.2.75. Compétences

Un organisme de sûreté reconnu peut:

1° collaborer à l'élaboration d'une évaluation de la sûreté;

2° élaborer, analyser et faire des recommandations sur les plans de sûreté des ports et des installations portuaires;

3° dispenser des formations et faire passer des examens aux PFSO;

4° mettre un PFSO à la disposition d'une ou plusieurs installations portuaires;

5° faire office de responsable du traitement tel que visé à l'article 2.5.2.91;

6° approuver le plan de sûreté du navire.

3° indien het vermoeden bestaat dat de erkende beveiligingsorganisatie de taken uitvoert op een wijze die de beveiliging in het gedrang kan brengen.

§ 2. Op basis van deze evaluatie kan de NAMB:

1° overgaan tot de intrekking overeenkomstig artikel 2.5.2.72.

2° maatregelen vaststellen met het oog op het wegwerken van tekortkomingen en termijnen bepalen waarbinnen de erkende onderneming aan deze maatregelen moet voldoen.

Art. 2.5.2.74. Onverenigbaarheden

Een erkende beveiligingsorganisatie die meegewerkt heeft aan het opstellen of evalueren van een beveiligingsbeoordeling, mag niet betrokken zijn bij de opstelling, evaluatie of ander werk inzake het beveiligingsplan.

Indien de PFSO een professionele band heeft met een erkende beveiligingsorganisatie, mag deze erkende beveiligingsorganisatie geen taken als bewakingsonderneming bedoeld in artikel 4 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid uitvoeren op de havenfaciliteit waarvoor de PFSO verantwoordelijk is.

Art. 2.5.2.75. Bevoegdheden

Een erkende beveiligingsorganisatie kan:

1° meewerken aan het opstellen van een beveiligingsbeoordeling;

2° beveiligingsplannen voor havens en havenfaciliteiten opstellen, analyseren en hierover aanbevelingen formuleren;

3° opleidingen geven en examens voor PFSO's afnemen;

4° een PFSO ter beschikking stellen van één of meerdere havenfaciliteiten;

5° fungeren als verwerkingsverantwoordelijke zoals bedoeld in artikel 2.5.2.91;

6° het scheepsbeveiligingsplan goedkeuren.

Sous-section 2 – Approbation de l'organisme de formation

Art. 2.5.2.76. Approbation

Un organisme de formation reconnu par une Région peut, après approbation de l'ANSM, dispenser les formations visées au présent chapitre.

Section 9 – Plateforme ISPS

Art. 2.5.2.77. Champ d'application

La présente section règle l'échange d'informations électroniques entre tous les acteurs concernés par la sûreté maritime pour la mise en œuvre du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution ainsi que le stockage des informations.

Art. 2.5.2.78. Création de la plateforme ISPS

§ 1er. Une plateforme ISPS est créée.

Les objectifs de la plateforme ISPS sont:

1° le stockage, le suivi et l'approbation de toutes les évaluations de la sûreté mentionnées dans le présent chapitre;

2° le stockage, le suivi et l'approbation de tous les plans de sûreté mentionnés dans le présent chapitre;

3° le signalement, l'enregistrement et le suivi des incidents de sûreté;

4° le signalement, l'enregistrement et le suivi des exercices;

5° l'échange d'informations entre les acteurs concernés;

6° la saisie, l'enregistrement et le suivi des rapports d'inspection par les différents services;

7° la délivrance et la mise à jour électronique des différents certificats;

8° la génération de rapports à l'OMI et à la Commission européenne;

9° la délimitation des ports et des installations portuaires au moyen d'un composant SIG;

10° la réalisation d'analyses des risques sur toutes les données disponibles;

11° la visualisation des ports, installations portuaires et navires au moyen de données 2D, 3D et SIG;

Onderafdeling 2 – Goedgekeurde opleidingsinstantie

Art. 2.5.2.76. Goedkeuring

Een door een Gemeenschap erkende opleidingsinstantie kan na goedkeuring door de NAMB de opleidingen bedoeld in dit hoofdstuk geven.

Afdeling 9 – ISPS-platform

Art. 2.5.2.77. Toepassingsgebied

Deze afdeling regelt de elektronische informatie-uitwisseling tussen alle actoren betrokken bij de maritieme beveiliging voor de uitvoering van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten en de opslag van de informatie.

Art. 2.5.2.78. Oprichting van het ISPS-platform

§ 1. Er wordt een ISPS-platform opgericht.

De doelstellingen van het ISPS-platform zijn:

1° de opslag, opvolging en goedkeuring van alle in dit hoofdstuk vermelde beveiligingsbeoordelingen;

2° de opslag, opvolging en goedkeuring van alle in dit hoofdstuk vermelde beveiligingsplannen;

3° het melden, opslaan en opvolgen van beveiligingsincidenten;

4° het melden, opslaan en opvolgen van oefeningen;

5° het uitwisselen van informatie tussen de betrokken actoren;

6° het ingeven, opslaan en opvolgen van inspectierapporten door de verschillende diensten;

7° het elektronisch uitreiken en bijhouden van de verschillende certificaten;

8° het generen van de rapporten aan de IMO en de Europese Commissie;

9° het afbakenen van de havens en de havenfaciliteiten door middel van een GIS-component;

10° het uitvoeren van risicoanalyses op alle aanwezige data;

11° het visualiseren van de havens, havenfaciliteiten en schepen door middel van 2D, 3D en GIS-data;

12° l'automatisation et la fourniture des informations de sûreté par les navires étrangers;

13° le stockage des données du contrôle d'accès;

14° l'enregistrement des données pour vérifier le respect de l'interdiction visée à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes et à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation;

15° l'enregistrement des données pour vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, ont reçu la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire;

16° la mise à jour des vérifications de sûreté et des demandes requises par le présent chapitre;

17° la mise à jour de la liste des membres de l'ANSM, du CLSM, de la Cellule de la Sûreté maritime, du PFSO et du CSO.

§ 2. L'accès aux données du 1° au 7°, du 9° au 11° et du 13° au 16° est limité aux membres de l'ANSM, de la Cellule de la Sûreté maritime et des services d'inspection, et aux membres du CLSM pour le port et les installations portuaires relevant de leur compétence, et au PFSO pour sa propre installation portuaire.

L'accès aux données du 8° est limité aux membres de l'ANSM et de la Cellule de la Sûreté maritime.

L'accès aux données du 12° est limité aux membres de l'ANSM, de la Cellule de la Sûreté maritime et des services d'inspection.

Art. 2.5.2.79. Financement

Les crédits nécessaires à la création et le fonctionnement de la plateforme ISPS sont inscrits au budget de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Afin de pouvoir utiliser la plateforme ISPS pour les objectifs visés à l'article 2.5.2.78, 13°, 14°, 15° et 16°, le Roi peut déterminer une redevance et en fixer les modalités.

Art. 2.5.2.80. Gestion

12° het automatiseren van de verschaffing van de beveiligingsinformatie door vreemde schepen;

13° de opslag van de gegevens van de toegangscontrole;

14° het opslaan van de gegevens om het naleven te controleren van het verbod bedoeld in artikel 4, § 3*bis*, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen en artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

15° het opslaan van de gegevens om het naleven te controleren van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen;

16° het bijhouden van de veiligheidsverificaties en aanvragen vereist door dit hoofdstuk;

17° het bijhouden van de lijst van leden van de NAMB, LCMB, Cel Maritieme beveiliging, PFSO en CSO.

§ 2. De toegang tot de gegevens onder 1° tot en met 7°, 9° tot en met 11° en 13° tot en met 16° is beperkt tot de leden van de NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de inspectiediensten, en tot de leden van de LCMB's voor de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen, en tot de PFSO voor de eigen havenfaciliteit.

De toegang tot de gegevens onder 8° is beperkt tot de leden van de NAMB en de Cel Maritieme Beveiliging.

De toegang tot de gegevens onder 12° is beperkt tot de leden van de NAMB en de Cel Maritieme Beveiliging en de inspectiediensten.

Art. 2.5.2.79. Financiering

De kredieten die vereist zijn voor de oprichting en de werking van het ISPS-Platform worden ingeschreven op de begroting van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Om gebruik te kunnen maken van het ISPS-platform voor de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.2.78, 13°, 14°, 15° en 16° kan de Koning een retributie bepalen en de modaliteiten hiervoor vaststellen.

Art. 2.5.2.80. Beheer

§ 1er. L'ANSM agit comme comité de gestion de la plateforme ISPS

Le ministre est chargé du bon fonctionnement de la plateforme ISPS.

§ 2. L'ANSM dispose des compétences suivantes en ce qui concerne la plateforme ISPS:

1° gérer la plateforme ISPS;

2° prendre toute initiative pouvant contribuer à l'efficacité du fonctionnement sûr de la plateforme ISPS;

3° prendre toute initiative pour adapter la plateforme ISPS aux modifications sur le plan législatif, réglementaire et technologique;

4° notifier au ministre compétent les moyens nécessaires au bon fonctionnement de la plateforme ISPS;

5° communiquer annuellement au ministre compétent les estimations budgétaires en matière de coûts de fonctionnement et de maintenance de la plateforme ISPS, y compris le coût des systèmes qui y sont stockés;

6° conclure des accords en ce qui concerne les services nécessaires pour la gestion de la plateforme ISPS;

7° octroyer des avis, de sa propre initiative ou à la demande des ministres compétents, en ce qui concerne les initiatives législatives et autres qui ont une incidence sur le fonctionnement de la plateforme ISPS.

Art. 2.5.2.81. Contrôle sur l'interdiction portuaire

Afin d'avoir accès à une installation portuaire, il faut vérifier à l'entrée si la personne qui souhaite y accéder figure sur la plateforme ISPS en tant que personne à laquelle une interdiction a été imposée conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation, ou à laquelle en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire a été imposée.

Le Roi détermine les modalités et le fonctionnement de la plateforme ISPS pour le contrôle visé à l'alinéa 1er.

§ 1. De NAMB fungeert als beheerscomité voor het ISPS-platform.

De minister is belast met de goede werking van het ISPS-platform.

§ 2. De NAMB beschikt over de volgende bevoegdheden met betrekking tot het ISPS-platform:

1° het ISPS-platform beheren;

2° elk initiatief nemen dat kan bijdragen tot de doeltreffendheid van de veilige werking van het ISPS-platform;

3° elk initiatief nemen tot aanpassing van het ISPS-platform aan de wijzigingen op wetgevend, regelgevend en technologisch vlak;

4° de bevoegde minister in kennis stellen van de middelen die vereist zijn voor de goede werking van het ISPS-platform;

5° jaarlijks aan de bevoegde minister de budgettaire ramingen meedelen met betrekking tot de kostprijs voor de werking en het onderhoud van het ISPS-platform, daarin inbegrepen de kostprijs van de in het systeem opgeslagen systemen;

6° akkoorden sluiten met betrekking tot de diensten die vereist zijn voor het beheer van het ISPS-platform;

7° advies verlenen op eigen initiatief of op verzoek van de bevoegde ministers met betrekking tot wetgevende en andere initiatieven die van invloed zijn op de werking van het ISPS-platform.

Art. 2.5.2.81 Controle op het havenverbod

Om toegang te krijgen tot een havenfaciliteit moet aan de ingang gecontroleerd worden of de persoon die toegang wenst te krijgen is opgenomen in het ISPS-platform als een persoon voor wie een verbod overeenkomstig artikel 4, § 3*bis*, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek werd opgelegd of aan wie krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven werd opgelegd.

De Koning bepaalt de modaliteiten van en de werking van het ISPS-platform voor de controle bedoeld in het eerste lid.

Section 10 – Protection des données

Sous-section 1re – Images de caméra

Art. 2.5.2.82. Caméras de surveillance

Les caméras de surveillance installées par les exploitants des ports ou des installations portuaires doivent être conformes aux dispositions de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Art. 2.5.2.83. Caméras intelligentes

§ 1er. L'installation de caméras intelligentes en vue de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation par les exploitants des ports et des installations portuaires est autorisée, l'utilisation de ces caméras et l'accès aux données est réglementé conformément à la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance..

Par dérogation à l'article 8/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, l'utilisation de caméras de surveillance intelligentes en vue de la reconnaissance automatique des navires est autorisée.

§ 2. L'utilisation de caméras intelligentes conformément au paragraphe 1er est autorisée, à condition que l'installation et l'utilisation figurent dans le plan de sûreté, pour la vérification du respect du Règlement ISPS, du Code ISPS et du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, ainsi que pour la prévention des actions illicites et la garantie de la sûreté maritime.

Sous-section 2 – Données biométriques

Art. 2.5.2.84. Utilisation

§ 1er. En vue du contrôle de l'accès aux installations portuaires et du contrôle de l'identité pour la manutention de la cargaison, les plans de sûreté peuvent prévoir que l'accès à l'installation portuaire soit subordonné à la vérification des données biométriques pour toutes ou certaines catégories de visiteurs.

Les plans de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire, sur la base d'éléments concrets de l'évaluation de la sûreté qui en démontrent la nécessité, peuvent inclure des dispositions visant à protéger l'accès numérique aux réseaux et systèmes d'information au moyen des données biométriques.

Afdeling 10 – Gegevensbescherming

Onderafdeling 1 – Camerabeelden

Art. 2.5.2.82. bewakingscamera's

Bewakingscamera's die geïnstalleerd worden door de exploitanten van havens of havenfaciliteiten moeten voldoen aan de bepalingen van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

Art. 2.5.2.83. Intelligente camera's

§ 1. Het plaatsen van intelligente camera's met het oog op de automatische nummerplaatherkenning door de exploitanten van havens en havenfaciliteiten is toegelaten waarbij het gebruik van deze camera's en de toegang tot de gegevens geregeld wordt overeenkomstig de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's .

In afwijking van artikel 8/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is het gebruik van intelligente bewakingscamera's toegelaten met het oog op de automatische herkenning van vaartuigen.

§ 2. Het gebruik van intelligente camera's overeenkomstig paragraaf 1 is toegelaten, op voorwaarde dat het plaatsing en het gebruik zijn opgenomen in het beveiligingsplan, om de naleving van de ISPS-verordening, de ISPS-Code en dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten te controleren, evenals het voorkomen van ongeoorloofde acties en het garanderen van de maritieme beveiliging.

Onderafdeling 2 – Biometrische gegevens

Art. 2.5.2.84. Gebruik

§ 1. Met het oog op de toegangscontrole tot havenfaciliteiten en identiteitscontrole voor het behandelen van lading kunnen de beveiligingsplannen voorzien dat de toegang tot de havenfaciliteit afhankelijk wordt gemaakt van de verificatie van biometrische gegevens voor alle of bepaalde categorieën van bezoekers.

De beveiligingsplannen, op basis van concrete elementen in de beveiligingsbeoordeling die de noodzaak daarvoor aantonen, van een haven of een havenfaciliteit kunnen bepalingen opnemen om de digitale toegang tot de netwerk en informatiesystemen te beschermen door middel van biometrische gegevens.

§ 2. L'objectif du contrôle d'accès est d'empêcher tout accès non autorisé à l'installation portuaire ou aux réseaux et systèmes d'information. Le traitement des données biométriques est une exception telle que visée à l'article 9.2, g) du RGPD.

L'objectif du contrôle de l'identité pour la manutention de la cargaison est la prévention que ces machines soient utilisées pour commettre une action illicite. Le traitement des données biométriques est une exception telle que visée à l'article 9.2, a) et g) du RGPD.

§ 3. Aux fins de la présente sous-section, on entend par "visiteur" quiconque, y compris les administrateurs et les membres du personnel, souhaite avoir accès à l'installation portuaire ou à des parties de l'installation portuaire à l'exception des passagers des navires de mer qui embarquent ou débarquent dans une installation portuaire pour le transport de passagers, et des membres de l'équipage des navires de mer.

Art. 2.5.2.85. Reconnaissance du sous-traitant

§ 1er. Les données biométriques ne peuvent être traitées que par une entreprise reconnue à cet effet par le ministre sur la base de l'audit visé au paragraphe 2 et d'un avis de l'ANSM.

Afin d'être reconnue comme sous-traitant de ces données biométriques, l'entreprise doit être établie dans l'Espace économique européen et avoir une unité d'établissement en Belgique. La reconnaissance ne s'applique que pour le traitement des données biométriques autorisées conformément au présent chapitre.

§ 2. La Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation, en collaboration avec le Centre pour la Cybersécurité, effectuent un audit au cours duquel l'entreprise doit démontrer que:

1° l'entreprise est certifiée conformément à la norme ISO 27001, ISO 27701 ou une norme équivalente établie conformément à l'article 22, § 1er, de la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique;

2° elle dispose des systèmes et procédures internes nécessaires pour empêcher l'accès non autorisé aux données biométriques;

3° le système de traitement satisfait aux exigences énoncées au paragraphe 3.

§ 3. Les données biométriques ne peuvent être traitées que via des systèmes qui sont conformes aux conditions suivantes:

§ 2. Het doel van de toegangscontrole is verhinderen dat onbevoegden toegang tot de havenfaciliteit of de netwerk- en informatiesystemen kunnen verkrijgen. De verwerking van de biometrische gegevens is een uitzondering zoals bedoeld in artikel 9.2, g) van de AVG.

Het doel van de identiteitscontrole voor het behandelen van lading is het voorkomen dat deze machines worden gebruikt bij het plegen van een ongeoorloofde actie. De verwerking van de biometrische gegevens is een uitzondering zoals bedoeld in artikel 9.2, a) en g) van de AVG.

§ 3. Voor de toepassing van deze onderafdeling wordt onder bezoeker verstaan iedereen, met inbegrip van bestuurders en personeelsleden, die toegang wensen tot de havenfaciliteit of gedeelten van de havenfaciliteit met uitzondering van de passagiers van zeeschepen die inschepen of ontschepen op een havenfaciliteit voor het vervoer van passagiers, en voor bemanningsleden van zeeschepen.

Art. 2.5.2.85. Erkenning verwerker

§ 1. Biometrische gegevens kunnen enkel worden verwerkt door een onderneming die hiertoe erkend wordt door de minister op basis van de audit bedoeld in paragraaf 2 en een advies van de NAMB.

Om als verwerker van deze biometrische gegevens erkend te worden moet de onderneming gevestigd zijn in de Europese Economische Ruimte en een vestigingseenheid hebben in België. De erkenning geldt enkel voor de verwerking van biometrische gegevens toegestaan overeenkomstig dit hoofdstuk.

§ 2. De Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole, in samenwerking met het Centrum voor Cyberveiligheid, voeren een audit uit waarbij de onderneming moet aantonen dat:

1° de onderneming gecertificeerd is overeenkomstig norm ISO 27001, ISO 27701 of een gelijkwaardige norm vastgesteld overeenkomstig artikel 22, § 1, van de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid;

2° de nodige interne systemen en procedures hebben om te vermijden dat onbevoegde toegang hebben tot de biometrische gegevens;

3° het systeem van verwerking voldoet aan de in paragraaf 3 gestelde vereisten.

§ 3. Biometrische gegevens kunnen enkel verwerkt worden via systemen die voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° lors de la première phase de collecte des données biométriques, les caractéristiques uniques et individuelles de l'individu sont codées et enregistrées en tant que modèle, et ensuite les données biométriques brutes sont immédiatement supprimées;

2° lors de la vérification de l'identité de l'individu, il est seulement vérifié si les informations collectées au moment où l'individu souhaite s'authentifier correspondent au modèle qui a été enregistré lors de la première phase de collecte;

3° le modèle est exclusivement conservé sur un support de stockage durable en possession de l'individu, aucun stockage n'étant autorisé dans les bases de données du sous-traitant;

4° les données biométriques collectées lors de la deuxième phase de collecte aux fins de vérification de l'identité ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins de comparaison de ces données collectées avec le modèle.

§ 4. La reconnaissance s'applique pour une durée indéterminée.

Après la reconnaissance et ensuite à chaque fois dans la période comprise entre vingt-quatre et trente-six mois après un audit précédent, un audit de suivi est effectué. Sur la base de cet audit, le ministre peut décider:

1° d'imposer des délais dans lesquels l'entreprise doit se conformer aux mesures imposées par le ministre;

2° de retirer la reconnaissance.

Sous-section 3 – Traitement des données à caractère personnel

Art. 2.5.2.86. Finalités

Les données visées à l'article 2.5.2.88 sont traitées en vue de:

1° garantir la sûreté maritime dans les ports et les installations portuaires;

2° prévenir les actions illicites;

3° détecter, poursuivre et sanctionner les actions illicites;

4° garantir la sûreté des personnes travaillant dans les ports et les installations portuaires;

5° réaliser les tâches des services de renseignement;

1° bij de eerste inzamelingsfase van de biometrische gegevens worden de unieke en individuele kenmerken van het individu gecodeerd en als template opgeslagen, waarna de ruwe gegevens onmiddellijk verwijderd worden;;

2° bij het verifiëren van de identiteit van het individu wordt enkel nagegaan of de informatie die ingezameld wordt op het ogenblik dat het individu zich wenst te authentiseren overeenkomt met de template die werd opgeslagen bij de eerste inzamelingsfase;

3° de template wordt uitsluitend bewaard op een duurzaam opslagmedium in het bezit van het individu waarbij geen opslag in databases van de verwerker is toegestaan;

4° de biometrische gegevens die tijdens de tweede inzamelingsfase voor het verifiëren van de identiteit worden ingezameld mogen niet langer bewaard worden dan nodig is om deze ingezamelde gegevens te vergelijken met de template.

§ 4. De erkenning geldt voor onbepaalde duur.

Na de erkenning en nadien telkens in de periode tussen de vierentwintig en zesendertig maanden na een vorige audit wordt een opvolgingsaudit uitgevoerd. Op basis van deze audit kan de minister beslissen om:

1° termijnen op te leggen waarin de onderneming de door de minister opgelegde maatregelen moet naleven;

2° de erkenning in te trekken.

Onderafdeling 3 – Verwerking van persoonsgegevens

Art. 2.5.2.86. Doeleinden

De gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 worden verwerkt met het oog op:

1° het garanderen van de maritieme beveiliging in havens en de havenfaciliteiten;

2° het voorkomen van ongeoorloofde acties;

3° het opsporen, vervolgen en bestraffen van ongeoorloofde acties;

4° het garanderen van de beveiliging van de personen die werkzaam zijn in de havens en de havenfaciliteiten;

5° het uitvoeren van de taken van de inlichtingendiensten;

6° vérifier le respect de l'interdiction imposée conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation;

7° vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, ont reçu la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire;

8° mettre à jour les données relatives à la formation et à l'instruction obligatoires des PFSO telles que visées à l'article 2.5.2.39, § 2.

Les données des membres des services d'inspection sont traitées en vue d'identifier l'auteur d'un rapport d'inspection ou d'un procès-verbal.

Art. 2.5.2.87. Personnes physiques concernées

Les données des personnes suivantes peuvent être traitées:

1° les visiteurs des installations portuaires et les membres du personnel chargés de la manutention de la cargaison;

2° les PSO, PFSO, CSO et SSO;

3° les membres des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4;

4° les personnes qui se sont vues imposer une interdiction conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation;

5° les personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, se sont vues imposer la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire.

Art. 2.5.2.88. Données à traiter

§ 1er. Pour les visiteurs des installations portuaires, les données suivantes peuvent être traitées:

1° les nom et prénoms;

6° het controleren van de naleving van het verbod opgelegd overeenkomstig artikel 4, §*3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

7° het controleren van de naleving van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen;

8° het bijhouden van de gegevens voor de verplichte vorming en opleiding van de PFSO's zoals bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2.

De gegevens van de leden van de inspectiediensten worden verwerkt met het oog op het identificeren van de opsteller van een inspectierapport of proces-verbaal.

Art. 2.5.2.87. Betrokken natuurlijke personen

De gegevens van de volgende personen mogen verwerkt worden:

1° bezoekers van havenfaciliteiten en de personeelsleden belast met de behandeling van de lading;

2° PSO, PFSO, CSO en SSO;

3° leden van de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4;

4° personen die een verbod kregen overeenkomstig artikel 4, §*3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

5° personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen.

Art. 2.5.2.88. Te verwerken gegevens

§ 1. Van de bezoekers van havenfaciliteiten mogen de volgende gegevens worden verwerkt:

1° naam en voornamen;

2° le numéro de registre national pour les Belges;
3° les date de naissance et adresse pour les non-Belges;

4° l'adresse e-mail;

5° les données biométriques, le cas échéant, conformément à l'article 2.5.2.84;

6° l'objectif de la visite;

7° les heures d'arrivée et de départ et la date de la visite;

8° la plaque d'immatriculation des voitures entrant et sortant des installations portuaires;

9° la photo .

§ 2. Pour les PSO, PSFO, CSO et SSO, les données suivantes peuvent être traitées:

1° les nom et prénoms;

2° le numéro de registre national pour les Belges;

3° Les date de naissance et adresse pour les non-Belges;

4° l'adresse e-mail;

5° Le résultat de l'examen pour les PFSO;

6° la photo.

§ 3. Pour les inspecteurs, les données suivantes peuvent être traitées:

1° les nom et prénoms;

2° le numéro d'identification donné par le service public pour lequel l'inspecteur travaille;

3° la photo.

§ 4. Pour les personnes qui se sont vues imposer une interdiction conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation et les personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, se sont vues imposer la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire, les données suivantes peuvent être traitées:

2° rijksregisternummer voor Belgen;
3° geboortedatum en adres voor niet-Belgen;

4° e-mailadres

5° biometrische gegevens, indien van toepassing, overeenkomstig artikel 2.5.2.84;

6° doel van het bezoek;

7° aankomst- en vertrekuur en datum van het bezoek;

8°nummerplaat van wagens die de havenfaciliteit binnen- en buitenrijden;

9° foto.

§ 2. Van de PSO, PFSO, CSO en SSO mogen de volgende gegevens worden verwerkt:

1° naam en voornamen;

2° rijksregisternummer voor Belgen;

3° geboortedatum en adres voor niet-Belgen;

4° e-mailadres;

5° resultaat van het examen voor PFSO's;

6° foto.

§ 3. Van de inspecteurs mogen de volgende gegevens worden verwerkt:

1° naam en voornamen;

2° identificatienummer gegeven door de overheidsdienst waarvoor de inspecteur werkt;

3° foto.

§ 4° Van de personen die een verbod kregen overeenkomstig artikel 4, §*3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en van de personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen, mogen de volgende gegevens verwerkt worden:

1° les nom et prénoms;

2° le numéro de registre national pour les Belges;

3° la date jusqu'à laquelle l'interdiction est en vigueur;

4° les ports et installations portuaires où l'interdiction est en vigueur;

§ 5. Aux fins du présent article, les sous-traitants sont habilités à utiliser le registre national conformément aux dispositions de la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques.

Art. 2.5.2.89. Accès

Les membres de l'ANSM, du CLSM concerné, de la Cellule de la Sûreté maritime, du ministère public, des services de renseignement et des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4 ont accès aux données visées à l'article 2.5.2.88 et aux fins visées à l'article 2.5.2.86.

Par dérogation à l'alinéa 1er, seuls le responsable du traitement et le sous-traitant ont accès aux données biométriques.

Art. 2.5.2.90. Délai de conservation

Les données visées à l'article 2.5.2.88 sont conservées pendant la période déterminée dans le plan de sûreté et ne peuvent jamais excéder une période de 10 ans.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les données biométriques ne peuvent être conservées que conformément aux dispositions de l'article 2.5.2.85.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les données des personnes visées à l'article 2.5.2.87, 4° et 5°, sont immédiatement effacées après l'expiration ou la levée de l'interdiction portuaire.

Art. 2.5.2.91. Responsable du traitement

L'exploitant de l'installation portuaire est le responsable du traitement pour les données des visiteurs d'une installation portuaire visées à l'article 2.5.2.88, § 1er, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.

L'ANSM est le responsable du traitement pour les données du PSO, du PFSO, du CSO, du SSO et des inspecteurs, visés à l'article 2.5.2.88, § 2 et 3, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.

1° naam en voornamen;

2° rijksregisternummer voor Belgen;

3° datum tot wanneer het verbod van kracht is;

4° havens en havenfaciliteiten waar het verbod van kracht is.

§ 5. Voor de toepassing van dit artikel worden de verwerkers gemachtigd om het rijksregister te gebruiken overeenkomstig de bepalingen van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen.

Art. 2.5.2.89. Toegang

De leden van de NAMB, het betrokken LCMB, de Cel Maritieme Beveiliging, het openbaar ministerie, de inlichtingendiensten en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4 hebben toegang tot de gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 en voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

In afwijking van het eerste lid, hebben enkel de verwerkingsverantwoordelijke en de verwerker toegang tot de biometrische gegevens.

Art. 2.5.2.90. Bewaringstermijn

De gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 worden bewaard gedurende de periode bepaald in het beveiligingsplan en kunnen nooit de periode van 10 jaar overschrijden.

In afwijking van het eerste lid, mogen de biometrische gegevens slechts bewaard blijven overeenkomstig de bepalingen van artikel 2.5.2.85.

In afwijking van het eerste lid worden de gegevens van de personen bedoeld in artikel 2.5.2.87, 4° en 5°, onmiddellijk verwijderd nadat het havenverbod is afgelopen of opgeheven.

Art. 2.5.2.91. Verwerkingsverantwoordelijke

De exploitant van de havenfaciliteit is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de bezoekers van een havenfaciliteit bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 1, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

De NAMB is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de PSO, PFSO, CSO, SSO en de inspecteurs, bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 2 en 3, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

L'ANSM est le responsable du traitement pour les données des personnes visées à l'article 2.5.2.88, § 4, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.

Art.2.5.2.92. Droit à l'information

Par dérogation aux articles 13 et 14 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit à l'information peut être différé, limité ou exclu en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.93. Droit d'accès

Par dérogation à l'article 15 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit d'accès peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.94. Droit de rectification

Par dérogation à l'article 16 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit de rectification peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

De NAMB is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de personen bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 4, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

Art. 2.5.2.92. Recht op informatie

In afwijking van de artikelen 13 en 14 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op informatie worden uitgesteld, beperkt of uitgesloten voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.93. Recht op inzage

In afwijking van artikel 15 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op inzage geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.94. Recht op rectificatie

In afwijking van artikel 16 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op rectificatie geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.95. Droit à la limitation du traitement

Par dérogation à l'article 18 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit à la limitation du traitement peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.96. Dispositions communes

§ 1er. La limitation des droits visée aux articles 2.5.2.92 à 2.5.2.95 peut être invoquée pour les données pour lesquelles l'ANSM ou l'exploitant de l'installation portuaire est le responsable du traitement des données.

Ces limitations valent durant la période dans laquelle la personne concernée fait l'objet d'un contrôle ou d'une enquête, y compris les actes préparatoires à ceux-ci, et durant la période nécessaire aux poursuites, dans la mesure où l'exercice des droits porterait atteinte aux besoins du contrôle, de l'enquête ou des actes préparatoires. La durée des actes préparatoires ne peut excéder un an à partir de la réception d'une demande concernant la communication d'informations à fournir conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP.

§ 2. Dès réception d'une demande concernant la communication d'informations à fournir conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP, le responsable du traitement en accuse réception.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.95. Recht op beperking van de verwerking

In afwijking van artikel 18 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op beperking van de verwerking, geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.96. Gemeenschappelijke bepalingen

§ 1. De beperking van de rechten bedoeld in de artikelen 2.5.2.92 tot en met 2.5.2.95 kan worden ingeroepen voor de gegevens waarvoor de NAMB of de exploitant van de havenfaciliteit de gegevensverwerker zijn.

Deze beperkingen gelden gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle of een onderzoek, met inbegrip van de voorbereidende handelingen, en gedurende de periode die nodig is voor de vervolging, voor zover de uitoefening van de rechten afbreuk zou doen aan de behoeften van de controle, het onderzoek of de voorbereidende handelingen. De duur van de voorbereidende handelingen mag niet meer bedragen dan één jaar vanaf de ontvangst van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG.

§ 2. Bij ontvangt van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG, bevestigt de verwerkingsverantwoordelijke de ontvangst hiervan.

Le responsable du traitement informe la personne concernée par écrit et dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, de tout refus ou de toute limitation d'information, ainsi que des motifs du refus ou de la limitation. Ces informations concernant le refus ou la limitation peuvent ne pas être fournies lorsque leur communication risque de compromettre l'une des finalités visées à l'article 2.5.2.86. Au besoin, ce délai peut être prolongé de deux mois, compte tenu de la complexité et du nombre de demandes. Le responsable du traitement informe la personne concernée de cette prolongation et des motifs du report dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.

De verwerkingsverantwoordelijke informeert de betrokkene schriftelijk en binnen een termijn van één maand na de ontvangst van het verzoek over iedere weigering of beperking, alsook over de redenen voor deze weigering of beperking. De informatie over de weigering of beperking kan achterwege worden gelaten wanneer de verstrekking daarvan één van de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.2.86 zou ondermijnen. Afhankelijk van de complexiteit van de verzoeken en van het aantal verzoeken kan die termijn indien nog met nog eens twee maanden worden verlengd. De verwerkingsverantwoordelijke stelt de betrokkene binnen één maand na ontvangst van het verzoek in kennis van deze verlenging en van de redenen van het uitstel.

Le responsable du traitement informe la personne concernée des possibilités d'introduire une réclamation auprès de l'Autorité de protection des données et de former un recours juridictionnel.

De verwerkingsverantwoordelijke licht de betrokkene in over de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit en om een beroep in rechte in te stellen

Le responsable du traitement consigne les motifs de fait ou de droit sur lesquels se fonde la décision. Ces informations sont mises à la disposition de l'Autorité de protection des données.

De verwerkingsverantwoordelijke vermeldt de feitelijke of juridische redenen waarop zijn beslissing steunt. Deze inlichtingen worden ter beschikking gesteld van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

§ 3. Lorsqu'un dossier est transmis à l'autorité judiciaire, les droits de la personne concernée ne sont rétablis qu'après autorisation de l'autorité judiciaire, ou après que la phase judiciaire soit terminée, et, le cas échéant, après que le service des amendes administratives compétent ait pris une décision. Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci."

§ 3. Wanneer een dossier wordt overgemaakt aan de gerechtelijke overheid, worden de rechten van de betrokkene pas hersteld na machtiging door de gerechtelijke overheid of nadat de gerechtelijke fase is beëindigd en, in voorkomend geval, nadat de bevoegde dienst voor administratieve geldboeten een beslissing heeft genomen. Evenwel mogen inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitoefening van plichten voorgeschreven door de rechterlijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke machtiging van deze laatste."

Art. 10. À l'article 2.7.7.2. du même code, dans le 19°, les mots "activité d'interface navire/port" sont remplacés par les mots "activité d'interface navire/terre".

Art. 10. In artikel 2.7.7.2 van hetzelfde wetboek worden in de bepaling onder 19° de woorden "schip/haven raakvlak" vervangen door de woorden "schip/land raakvlak".

Art. 11. À l'article 2.7.7.11, § 6, du même code, les mots "activité d'interface navire/port" sont remplacés par les mots "activité d'interface navire/terre".

Art. 11. In artikel 2.7.7.11, § 6, van hetzelfde wetboek worden de woorden "schip/haven raakvlak" vervangen door de woorden "schip/land raakvlak".

Art. 12. L'article 4.1.2.48 du même code est remplacé par ce qui suit:

Art. 12. Artikel 4.1.2.48 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 4.1.2.48. Infraction au Règlement ISPS ou aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71

"Art. 4.1.2.48. Inbreuk op de ISPS-Verordeningen of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 4:

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° quiconque enfreint le Règlement ISPS;

1° eenieder die de ISPS-Verordening overtreedt;

2° quiconque enfreint les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents;

2° eenieder die de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

3° quiconque empêche ou entrave les missions confiées à l'ANSM, au CLSM, au Contrôle de la navigation, à la Cellule de la Sûreté maritime ou aux services d'inspection, exécutées en vertu du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Quiconque a commis une action illicite est puni de la sanction prévue par le Code pénal ou d'une sanction de niveau 5, laquelle des 2 est la plus lourde.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque a coopéré en agissant ou en s'abstenant d'agir, a autorisé ou facilité des actions illicites.

§ 4. En cas de condamnation pour l'un des délits visés aux paragraphes 2 et 3, le juge peut prononcer une interdiction temporaire de se rendre dans un ou plusieurs ports ou installations portuaires au sens de l'article 2.5.2.3, 4° et 5° conformément aux modalités de l'article 4, § 3bis de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes.

§ 5. Les infractions visées aux paragraphes 2 et 3 ne sont pas passibles d'une sanction administrative.

§ 6. Le procureur du Roi, l'auditeur du travail, le procureur fédéral ou le procureur général près la Cour d'Appel, selon le cas, peut, lorsqu'il est nécessaire pour la sûreté publique que les entreprises qui exploitent une installation portuaire puissent prendre des mesures administratives à l'encontre des suspects d'infractions visées aux paragraphes 1er ou 2, communiquer à ces entreprises qu'une information ou une instruction judiciaire sur une infraction visée aux paragraphes 1er ou 2 est en cours. Si cela concerne une instruction judiciaire, cette communication ne peut se faire qu'avec l'accord du juge d'instruction.

Art. 13. Dans le même code, il est inséré les articles 4.1.2.48/1 et 4.1.2.48/2 rédigés comme suit:

"Art. 4.1.2.48/1. Prises d'images des ports et installations portuaires

Quiconque, de quelque manière que ce soit, prend des images d'un port ou d'une installation portuaire visé à l'article 2.5.2.3, 4° et 5°, sans l'autorisation du gestionnaire du port ou de l'installation portuaire, et sur lesquelles des parties de l'infrastructure de sûreté sont clairement identifiables, est puni d'une sanction de niveau 2.

3° eenieder die de opdrachten van de NAMB, LCMB, scheepvaartcontrole, Cel Maritieme Beveiliging of de inspectiediensten, uitgevoerd krachtens de ISPS-Verordening of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert.

§ 2. Eenieder die een ongeoorloofde actie heeft gesteld wordt gestraft met de sanctie uit het Strafwetboek die hierop is gesteld of met een sanctie van niveau 5, welke van de 2 de zwaarste is.

§ 3. Met een sanctie van niveau 5 wordt gestraft, eenieder die medewerking heeft verleend door handelingen te stellen of door het nalaten te handelen ongeoorloofde acties heeft toegelaten of vergemakkelijkt.

§ 4. Bij veroordeling wegens een van de misdrijven bedoeld in paragraaf 2 en 3 kan de rechter het tijdelijk verbod uitspreken om zich binnen één of meerdere havens of havenfaciliteiten in de zin van artikel 2.5.2.3, 4° en 5° te begeven overeenkomstig de modaliteiten van artikel 4, §3*bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen.

§ 5. De overtredingen bedoeld in paragraaf 2 en 3 zijn niet strafbaar met een administratieve sanctie.

§ 6. De procureur des Konings, de arbeidsauditeur, de federale procureur of de procureur-generaal bij het hof van beroep, al naar het geval, kan, wanneer het noodzakelijk is voor de openbare veiligheid dat ondernemingen die een havenfaciliteit exploiteren administratieve maatregelen kunnen nemen tegen verdachten van een overtreding bedoeld in de paragrafen 1 of 2, aan deze ondernemingen meedelen dat er een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek loopt naar een overtreding bedoeld in de paragrafen 1 of 2. Indien het een gerechtelijk onderzoek betreft, kan deze mededeling slechts worden gedaan met akkoord van de onderzoeksrechter.

Art. 13. In hetzelfde wetboek worden de artikelen 4.1.2.48/1 en 4.1.2.48/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 4.1.2.48/1. Beeldopnames van havens en havenfaciliteiten

Eenieder die op welke wijze dan ook beeldopnames maakt van een haven of havenfaciliteit bedoeld in artikel 2.5.2.3, 4° en 5° zonder toelating van de havenbeheerder of de havenfaciliteit, en waarop de delen van de beveiligingsinfrastructuur duidelijk herkenbaar zijn wordt gestraft met een sanctie van niveau 2.

Si ces prises d'images sont réalisées dans le but de commettre ou de faciliter des actions illicites telles que visées à l'article 2.5.2.2 du Code belge de la Navigation, l'intéressé est puni de la sanction telle que visée à l'article 4.1.2.48, § 3.".

Art. 4.1.2.48/2 Violation de la "ISPS-restricted»

Quiconque utilise un document portant la mention "ISPS-restricted" en vertu de l'article 2.5.2.13 en dehors du cadre de l'objectif pour lequel il est élaboré, est puni d'une peine d'emprisonnement d'un an à trois ans et d'une amende de 100 euros à 1.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Si la violation visée à l'alinéa 1er a mené à une action illicite, la peine maximale est doublée.".

Art. 14. Dans l'article 4.1.2.49, § 5, du même code, les mots "vingt pour cent" sont remplacés par les mots "trente pour cent".

Art. 15. À l'article 4.2.1.2, § 1er, 1°, du même code, le e) est remplacé par ce qui suit:

"e) le contrôle du respect des articles 2.5.2.47 à 2.5.2.62 en ce qui concerne la surveillance à bord des navires; les membres du personnel des contrôleurs de la navigation désignés font rapport au Président de l'ANSM;".

Art. 16. À l'article 4.2.1.24 du même code, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 17. La section 3 du chapitre 1er du titre 2 du livre 4 du même code est complété d'une sous-section 5 comprenant les articles 4.2.1.43 à 4.2.1.45, rédigés comme suit:

"Sous-section 5 – Cellule de la Sûreté maritime

Art. 4.2.1.43. Organisation

Au sein de la DG Navigation est créée une Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 4.2.1.44. Tâches

La Cellule de la Sûreté maritime est chargée de:

1° soutenir l'ANSM;

2° inspecter les ports, les installations portuaires, les navires, les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines;

Indien deze beeldopnames worden gemaakt met het oogmerk om ongeoorloofde acties zoals bedoeld in artikel 2.5.2.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek te plegen of te vergemakkelijken wordt de betrokkene gestraft met de sanctie zoals bedoeld in artikel 4.1.2.48, § 3.".

4.1.2.48/2. Schending van de "ISPS-restricted"

Eenieder die een document dat krachtens artikel 2.5.2.13 met "ISPS-restricted" werd aangemerkt, gebruikt buiten het kader van het doel waarvoor het is opgesteld, wordt gestraft met een gevangenisstraf van een jaar tot drie jaar en een geldboete van 100 euro tot 1.000 euro of met een van die straffen alleen..

Indien de schending bedoeld in het eerste lid heeft geleid tot een ongeoorloofde actie wordt de maximale straf verdubbeld.".

Art. 14. In artikel 4.1.2.49, § 5, van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de woorden "twintig procent" vervangen worden door de woorden "dertig procent".

Art. 15. In artikel 4.2.1.2, § 1, 1°, van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder e) vervangen als volgt:

"e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 2.5.2.47 tot en met 2.5.2.62 voor wat betreft het toezicht aan boord van schepen; de daartoe aangeduide scheepvaartcontroleurs personeelsleden rapporteren aan de Voorzitter van de NAMB;".

Art. 16. In artikel 4.2.1.24 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 17. Afdeling 3 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 4 van hetzelfde wetboek word aangevuld met een onderafdeling 5 dat de artikelen 4.2.1.43 tot en met 4.2.1.45 omvat, luidende:

"Onderafdeling 5 – Cel Maritieme Beveiliging

Art. 4.2.1.43. Inrichting

Binnen het DG Scheepvaart wordt een Cel Maritieme Beveiliging opgericht.

Art. 4.2.1.44. Taken

De Cel Maritieme Beveiliging is belast met:

1° het ondersteunen van de NAMB;

2° het inspecteren van de havens, de havenfaciliteiten, de schepen, de bouw- en kunstwerken, de kabels en de pijpleidingen;

3° détecter les infractions au Règlement ISPS et aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents;

4° représenter la DG Navigation au sein du MIK;

5° organiser des concertations régulières avec les armateurs belges et les autres parties intéressées pertinentes;

6° assurer une permanence opérationnelle pour les incidents de sûreté.

Art. 4.2.1.45. Compétences et mise en œuvre

La Cellule de la Sûreté maritime a les compétences du Contrôle de la navigation telles que visées aux articles 4.2.1.2, § 2 et 4.2.1.3 à 4.2.1.21.

L'établissement des procès-verbaux se fait conformément aux articles 4.2.1.22 à 4.2.2.26, et une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents est téléchargée sur la plateforme ISPS.."

Art. 18. L'article 4.2.4.4 du même code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 4.2.4.4. Autorités chargées de la sûreté maritime

§ 1er. Sans préjudice des compétences du Contrôle de la navigation et de la Cellule de la Sûreté maritime, sont également chargés du contrôle du respect du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.58 et 2.5.2.65 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents:

1° les membres de l'ANSM et du CLSM, lorsque la compétence des membres d'un CLSM est limitée pour au port et aux installations portuaires relevant de leur compétence;

2° les membres du personnel de l'Administration générales des Douanes et Accises;

3° les membres du personnel du Ministère de la Défense;

4° la Direction Infrastructures critiques et Analyse de risque du NCCN;

5° les membres du personnel du port désignés par l'ANSM;

6° la police fédérale et locale;

3° het opsporen van inbreuken op de ISPS-Verordening en de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten;

4° het vertegenwoordigen van DG Scheepvaart binnen het MIK;

5° het organiseren van regelmatig overleg met de Belgische reders en andere relevante belanghebbende;

6° het voeren van een operationele permanentie voor beveiligingsincidenten.

Art. 4.2.1.45. Bevoegdheden en uitvoering

De Cel Maritieme Beveiliging heeft de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole zoals bedoeld in artikel 4.2.1.2, § 2 en 4.2.1.3 tot en met 4.2.1.21.

Het opstellen van processen--verbaal gebeurt met naleving van de artikelen 4.2.1.22 tot en met 4.2.2.26, waarbij een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de ISPS-Verordening, op de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.71 van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt opgeladen in het ISPS-platform.."

Art. 18. Artikel 4.2.4.4 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt:

"**Art. 4.2.4.4. Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging**

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de ISPS-Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.58 en 2.5.2.65 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:

1° de leden van de NAMB en het LCMB, waarbij de bevoegdheid van de leden van een LCMB beperkt is tot de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen;

2° de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;

3° de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging;

4° de Directie Kritieke Infrastructuur en risicoanalyse van het NCCN;

5° de door de NAMB aangewezen personeelsleden van de haven;

6° de federale en lokale politie;

7° le PSO pour le port et les installations portuaires relevant de sa compétence.

§ 2. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er constatent, au moyen d'un procès-verbal qui vaut jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.58 et 2.5.2.65 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents.

Ces procès-verbaux sont transmis au Procureur du Roi, ainsi qu'au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique.

Les personnes visées au paragraphe 1er téléchargent le procès-verbal sur la plateforme ISPS.

§ 3. Si, dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, ont connaissance d'autres délits, ils en informent immédiatement les services de police compétents.".

Art. 19. Dans le même code, un article 4.2.4.4/1 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 4.2.4.4/1. Autorités chargées de la sûreté de la mer du Nord

§ 1er. Sans préjudice des compétences du Contrôle de la navigation et de la Cellule de la Sûreté maritime, sont également chargés du contrôle du respect des articles 2.5.2.63 à 2.5.2.68 et les arrêtés d'exécution y afférents:

1° les membres de l'ANSM;

2° les membres du personnel de l'Administration générales des Douanes et Accises;

3° les membres du personnel du Ministère de la Défense;

4° la police fédérale;

5° les membres du personnel de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord.

§ 2. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er constatent, au moyen d'un procès-verbal qui vaut jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux articles 2.5.2.59 à 2.5.2.70 et les arrêtés d'exécution y afférents.

Ces procès-verbaux sont transmis au Procureur du Roi, ainsi qu'au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique.

Les personnes visées au paragraphe 1er mentionne le procès-verbal dans la plateforme ISPS."

7° de PSO voor de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid van vallen.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden stellen bij proces-verbaal dat geldt tot bewijs van tegendeel de inbreuken op de ISPS-Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.58 en 2.5.2.65 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vast.

Deze processen-verbaal worden aan de Procureur des Konings overgezonden, alsook aan de overtreder of zijn wettelijk vertegenwoordiger in België.

De in paragraaf 1 bedoelde personen laden het proces-verbaal op in het ISPS-platform.

§ 3. Indien de in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.".

Art. 19. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 4.2.4.4/1 ingevoegd luidende:

"**Art. 4.2.4.4/1 Overheden bevoegd voor de beveiliging van de Noordzee**

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de artikelen 2.5.2.63 tot en met 2.5.2.68 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:

1° de leden van de NAMB;

2° de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;

3° de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging;

4° de federale politie;

5° de personeelsleden van het Belgische Mathematisch Model voor de Noordzee.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden stellen bij proces-verbaal dat geldt tot bewijs van tegendeel de inbreuken van de artikelen 2.5.2.59 tot en met 2.5.2.70 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vast.

Deze processen-verbaal worden aan de Procureur des Konings overgezonden, alsook aan de overtreder of zijn wettelijk vertegenwoordiger in België.

De in paragraaf 1 bedoelde personen maken melding van het proces-verbaal in het ISPS-platform."

Art. 20. L'article 4.2.4.7 du même code est complété d'un 10°, rédigé comme suit:

"10° détourner vers un port belge, conformément au droit international, des navires qui menacent la sûreté publique ou dont on a de bonnes raisons de soupçonner que le navire est impliqué dans de l'espionnage ou du sabotage."

Art. 21. L'article 4.2.1.10 § 1er, alinéa 1er, du même code, inséré par la loi du xx xx 2022 est complété par le 6°, rédigé comme suit:

"6° les articles 2.5.2.63 à 2.5.2.68 et leurs arrêtés d'exécution."

Art. 22. Dans le même code, un article 4.3.1.4 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 4.3.1.4. Fonds concernant l'application maritime et marine

Trente pour cent du montant de toutes les amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation imposées pour les infractions au présent code ou aux lois sur la navigation telles que visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation sont versés au Fonds concernant l'application maritime et marine, créé par l'article 23 de la loi du xx 2022 concernant la sûreté maritime.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les trente pour cent des amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, imposées pour les infractions au chapitre 3 du titre 5 du Livre 2 du Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution, pour les infractions à la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord et pour les infractions à la loi du xx 2022 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes belges, sont versés au Fonds Environnement.

Art. 20. Artikel 4.2.4.7 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepaling onder 10°, luidende:

"10° het, in overeenstemming met het internationale recht, afleiden van schepen, die de openbare veiligheid bedreigen of waarvan gegronde vermoedens bestaan dat het schip betrokken is bij spionage of sabotage naar een Belgische haven."

Art. 21. Artikel 4.2.1.10, § 1, eerste lid, van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van xx xx 2022, wordt aangevuld met de bepaling onder 6°, luidende:

"6° de artikelen 2.5.2.63 tot en met 2.5.2.68 en hun uitvoeringsbesluiten."

Art. 22. In hetzelfde wetboek wordt het artikel 4.3.1.4. ingevoegd, luidende:

"**Art. 4.3.1.4. Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving**

Dertig percent van het bedrag van alle strafrechtelijke en administratieve geldboetes, of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering of een administratieve minnelijke schikking bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten opgelegd voor inbreuken op dit wetboek of de scheepvaartwetten zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt gestort in het Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving, opgericht door artikel 23 van de wet van xx 2022 betreffende de maritieme beveiliging.

In afwijking van het eerste lid wordt de dertig procent van de strafrechtelijke en administratieve geldboetes, of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering of een administratieve minnelijke schikking bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, opgelegd voor overtredingen van de hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten, voor overtredingen van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee en voor overtredingen van de wet van xx xx 2022 ter bescherming van het marien milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden, gestort in het Fonds Leefmilieu.

En cas de concours entre les infractions visées aux alinéas 1er et 2, et par dérogation à l'article 4.1.2.48, paragraphe 5, article 57 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et l'article 43 de la loi du xx 2022 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins dans les zones maritimes belges, les trente pour cent sont versés au Fonds concernant l'application maritime et marine."

Art. 23. Le livre 4 du même code est complété d'un titre 6 comprenant les articles 4.6.1.1 à 4.6.2.2, rédigés comme suit:

"Titre 6 – Dispositions particulières pour la mer du Nord

Chapitre 1er – Utilisation de caméras

Art. 4.6.1.1. Loi du 21 mars 2007

La loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ne s'applique pas dans les zones maritimes belges.

Art. 4.6.1.2. Notions

Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par:

1° caméra: tout système d'observation qui traite des images;

2° caméra mobile: caméra déplacée au cours de l'observation afin de filmer à partir de différents lieux ou positions, y compris les caméras installées à bord des navires ou des avions ou accrochées à des drones;

3° caméra fixe: caméra placée dans un lieu fixe au cours de l'observation afin de filmer à partir de cet emplacement;

4° caméra intelligente: caméra qui comprend également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies;

5° responsable du traitement: la personne visée à l'article 4, 7) du RGPD.

Art. 4.6.1.3. Champ d'application

Le présent chapitre s'applique à l'installation et à l'utilisation de caméras dans la mer territoriale belge et la zone économique exclusive.

Art. 4.6.1.4. Objectif

L'objectif des caméras est:

Bij samenloop tussen inbreuken bedoeld in het eerste en tweede lid, en in afwijking van artikel 4.1.2.48, paragraaf 5, artikel 57 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, en artikel 43 van de wet van xx xx 2022 ter bescherming van het marien milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden, wordt de dertig procent gestort in het Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving."

Art. 23. Boek 4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met titel 6, dat de artikelen 4.6.1.1 tot en met 4.6.2.2 omvat, luidende:

"**Titel 6 – Bijzondere bepalingen voor de Noordzee**

Hoofdstuk 1 – Cameragebruik

Art. 4.6.1.1. Wet van 21 maart 2007

De wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is niet van toepassing in de Belgische maritieme zones.

Art. 4.6.1.2. Begrippen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° camera: elke observatiesysteem dat beelden verwerkt;

2° mobiele camera: camera die tijdens de observatie wordt verplaats om vanaf verschillende plaatsen of posities te filmen, met inbegrip van camera's geïnstalleerd aan boord van vaartuigen of vliegtuigen of gehangen aan drones;

3° vaste camera: camera die tijdens de observatie op een vaste plaats blijft om vanaf deze locatie te filmen;

4° intelligente camera: camera die ook onderdelen en software bevat die, al niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde beelden al dan niet autonoom kan verwerken;

5° verwerkingsverantwoordelijke: de persoon bedoeld in artikel 4, 7) van de AVG.

Art. 4.6.1.3. Toepassingsgebied

Dit hoofdstuk is van toepassing op de plaatsing en het gebruik van camera's in de Belgische territoriale zee en de Exclusief Economische Zone.

Art. 4.6.1.4. Doel

Het doel van de camera's is:

1° la prévention, la constatation ou la détection des délits contre les personnes et les marchandises;

2° la protection du milieu marin;

3° la recherche scientifique;

4° la garantie de la sécurité de la navigation;

5° la garantie de la sûreté des ouvrages de construction et de génie civil, des câbles et des pipelines;

6° la garantie de la sûreté des zones maritimes belges;

7° la conservation des ressources vivantes.

Art. 4.6.1.5. Autres législations

Le présent chapitre ne s'applique pas aux caméras autorisées par ou en vertu d'une loi ou d'un décret spécial.

Art. 4.6.1.6. Utilisation de caméras fixes dans la mer territoriale

§ 1er. L'initiative d'installer une ou plusieurs caméras fixes est prise par le responsable du traitement, qui ne peut être qu'une autorité publique.

§ 2. Le responsable du traitement adresse la demande d'installation d'une caméra fixe à la Cellule de la Sûreté maritime et précise les point suivants:

1° l'emplacement de l'installation de la caméra;

2° le périmètre;

3° la finalité de l'utilisation de la caméra;

4° les spécifications de la caméra;

5° le délai de conservation proposé, qui ne peut excéder la durée maximale énoncée au paragraphe 7;

6° la manière dont les données sont traitées.

Le Roi détermine la forme et le contenu du formulaire de demande.

La Cellule de la Sûreté maritime demande un avis au MIK sur les 1° à 4°. Si cet avis n'est pas donné dans les trente jours, il est réputé être positif.

1° misdrijven tegen personen of goederen te voorkomen, vast te stellen of op te sporen;

2° het mariene milieu te beschermen;

3° wetenschappelijk onderzoek;

4° de scheepvaartveiligheid garanderen;

5° de beveiliging van de bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen te garanderen;

6° de beveiliging van de Belgische maritieme zones garanderen;

7° het behoud van de levende rijkdommen.

Art. 4.6.1.5. Andere wetgeving

Dit hoofdstuk is niet van toepassing op camera's die toegelaten zijn door of krachtens een bijzondere wet of decreet.

Art. 4.6.1.6. Gebruik van vaste camera's in de territoriale zee

§ 1. Het initiatief tot het plaatsen van één of meer vaste camera's wordt genomen door de verwerkingsverantwoordelijke, die enkel een openbare overheid kan zijn.

§ 2. De verwerkingsverantwoordelijke richt de aanvraag tot het installeren van een vaste camera aan de Cel Maritieme Beveiliging en verduidelijkt in de aanvraag volgende punten:

1° locatie van het plaatsen van de camera;

2° de perimeter;

3° het doeleinde van het gebruik van de camera;

4° de specificaties van de camera;

5° de voorgestelde bewaringstermijn die de maximale van duur zoals bepaald in paragraaf 7 niet te boven mag gaan;

6° de wijze waarop de verwerking van de gegevens gebeurd.

De Koning bepaalt de vorm en de inhoud van het aanvraagformulier.

De Cel Maritieme Beveiliging vraagt een advies aan het MIK over de punten 1° tot en met 4°. Indien dit advies niet binnen de dertig dagen wordt gegeven, wordt het geacht positief te zijn.

La Cellule de la Sûreté maritime transmet le dossier avec l'avis du MIK au ministre qui décide de l'installation et des modalités de la caméra. La décision du ministre est valable pour un délai de 5 ans, après quoi elle doit être renouvelée.

De Cel Maritieme Beveiliging bezorgt het dossier samen met het advies van het MIK aan de minister die beslist over de plaatsing en de modaliteiten van de camera. De beslissing van de minister is geldig voor een termijn van 5 jaar waarna deze vernieuwd moet worden.

§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime annonce l'installation de la caméra via un Avis aux Navigateurs et une publication sur le site web de la Cellule de la Sûreté maritime.

§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging maakt de plaatsing van de camera bekend via een Bericht aan Zeevarenden en een publicatie op de website van de Cel Maritieme Beveiliging.

§ 4. Le responsable du traitement tient un registre des activités de traitement d'images des caméras effectuées sous sa responsabilité. Le Roi détermine le contenu de ce registre, ses modalités et son délai de conservation.

§ 4. De verwerkingsverantwoordelijke houdt een register bij met de beeldverwerkingsactiviteiten van de camera's uitgevoerd onder zijn verantwoordelijkheid. De Koning bepaalt de inhoud van dit register, de modaliteiten en de bewaartermijn ervan.

§ 5. La visualisation de ces images en temps réel n'est autorisée que par les services visés à l'article 4.2.4.4/1, afin que les services compétents puissent intervenir immédiatement en cas de délit, de dommage, de nuisance ou de perturbation de l'ordre public et que ce services puissent être guidés de manière optimale dans leurs actions, ou afin de réaliser des recherches scientifiques.

§ 5. Het bekijken van deze beelden in real time is enkel toegestaan door de diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1, opdat de bevoegde diensten onmiddellijk kunnen ingrijpen bij misdrijf, schade, overlast of verstoring van de openbare orde en deze diensten in hun optreden optimaal kunnen worden gestuurd, of voor het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.

§ 6. L'enregistrement des images donnant lieu à un traitement des données à caractère personnel n'est autorisé que pour la réalisation des finalités visées à l'article 4.6.1.4.

§ 6. Het opnemen van de beelden die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens is uitsluitend toegestaan voor de verwezenlijking van de doelstellingen bedoeld in artikel 4.6.1.4.

§ 7. Les images donnant lieu à un traitement des données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que la durée strictement nécessaire à la réalisation des finalités telles que visées à l'article 4.6.1.4, sans que le délai n'excède 5 ans.

§ 7. De beelden die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan strikt noodzakelijk voor de verwezenlijking van de doelstellingen zoals bedoeld in artikel 4.6.1.4, zonder dat de termijn 5 jaar mag overschrijden.

§ 8. Par dérogation au paragraphe 1er, le responsable du traitement peut être l'exploitant d'un ouvrage de construction ou de génie civil, d'un câble ou d'un pipeline, à condition que la caméra filme uniquement sa propre installation ou zone de sécurité, et que:

§ 8. In afwijking van paragraaf 1 kan de verwerkingsverantwoordelijke de exploitant van een bouw- of kunstwerk, kabel of pijpleiding zijn op voorwaarde dat de camera enkel de eigen installatie of veiligheidszone filmt en:

1° l'utilisation des caméras figure dans le plan de sûreté visé à l'article 2.5.2.64; ou

1° het gebruik van de camera's is opgenomen in het beveiligingsplan bedoeld in artikel 2.5.2.64; of

2° l'utilisation de la caméra a pour objectif le respect de la zone de sécurité établie conformément à l'arrêté royal du 4 février 2020 établissant des zones de sécurité dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.

2° het gebruik van de camera tot doel heeft de naleving van de veiligheidszone vastgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 februari 2020 tot instelling van veiligheidszones in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid.

Les paragraphes 2 à 4 et les paragraphes 6 à 7 sont d'application mutatis mutandis. Les images ne peuvent être visualisées en temps réel qu'afin de garantir la sûreté ou intervenir immédiatement si un navire enfreint la zone de sécurité.

De paragrafen 2 tot en met 4 en paragrafen 6 tot en met 7 zijn overeenkomstige toepassing. De beelden mogen in real time uitsluitend bekeken worden om de beveiliging te kunnen garanderen of onmiddellijk te kunnen ingrijpen als een vaartuig de veiligheidszone schendt.

Les images visées au présent paragraphe peuvent être partagées avec les services visés à l'article 4.2.4.4/1 aux fins visées à l'article 4.6.1.4.

Art. 4.6.1.7. Utilisation de caméras mobiles dans la mer territoriale

Une caméra mobile ne peut être installée que par une autorité visée à l'article 4.2.4.4/1 conformément aux modalités à l'article 4.6.1.6.

Art. 4.6.1.8. Utilisation de caméras fixes ou mobiles dans la zone économique exclusive

L'utilisation de caméras fixes ou mobiles dans la zone économique exclusive est autorisée conformément aux modalités visées aux articles 4.6.1.6 et 4.6.1.7, avec pour condition supplémentaire que le demandeur doit démontrer que la caméra est utilisée pour l'un des droits visés à l'article 56 ou 60 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

Art. 4.6.1.9. Utilisation interdite de caméras

Toute installation ou utilisation de caméras dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive en violation des dispositions conformément aux articles 4.6.1.4, 4.6.1.6, 4.6.1.7 et 4.6.1.8 est interdite.

Art. 4.6.1.10. Caméras intelligentes

L'utilisation de caméras intelligentes couplées à des registres ou à des fichiers de données à caractère personnel n'est autorisée qu'en vue de la reconnaissance automatique du navire.

Art. 4.6.1.11. Droit d'accès

§ 1er. Toute personne filmée a un droit d'accès aux images.

La personne filmée adresse à cet effet une demande au responsable du traitement. Cette demande comporte des indications suffisamment détaillées pour permettre de localiser les images concernées de manière précise.

Lorsque la personne filmée peut prétendre au droit d'obtenir une copie conformément à l'article 15, 3, du RGPD, le responsable du traitement peut répondre à la demande d'accès en faisant visionner à la personne filmée les images où elle apparaît, sans lui fournir une copie des images, afin de garantir que:

1° les droits et libertés d'autrui, comme prévu à l'article 15, 4, du RGPD, ne sont pas compromis;

De beelden bedoeld in deze paragraaf kunnen gedeeld worden met de diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 voor de doeleinden bedoeld in artikel 4.6.1.4.

Art. 4.6.1.7. Gebruik van mobiele camera's in de territoriale zee

Een mobiele camera kan enkel geïnstalleerd worden door een overheid bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 overeenkomstig de modaliteiten in artikel 4.6.1.6.

Art. 4.6.1.8. Gebruik van vaste of mobiele camera's in de Exclusief Economische Zone

Het gebruik van vaste of mobiele camera's in de Exclusief Economische Zone is toegelaten overeenkomstig de modaliteiten bedoeld in artikel 4.6.1.6 en 4.6.1.7, met als bijkomende voorwaarde dat de aanvrager moet aantonen dat de camera gebruikt wordt voor één van de rechten bedoeld in artikel 56 of 60 van het VN-Zeerechtenverdrag.

Art. 4.6.1.9. Verboden gebruik van camera's

Elke plaatsing of gebruik van camera's in de territoriale zee of de exclusief economische zone in strijd met de bepalingen overeenkomstig de artikelen 4.6.1.4, 4.6.1.6, 4.6.1.7 en 4.6.1.8 is verboden.

Art. 4.6.1.10. Intelligente camera's

Het gebruik van intelligente camera's gekoppeld aan registers of bestanden van persoonsgegevens zijn enkel toegelaten met het oog op de automatische herkenning van het vaartuig.

Art. 4.6.1.11. Recht van toegang

§ 1. Iedere gefilmde persoon heeft een recht van toegang tot de beelden.

De gefilmde persoon richt hiervoor een verzoek aan de verwerkingsverantwoordelijke. Dit verzoek bevat voldoende gedetailleerde aanwijzingen om de betrokken beelden precies te kunnen lokaliseren.

Wanneer de gefilmde persoon aanspraak kan maken op het recht om een kopie te verkrijgen overeenkomstig artikel 15, 3, van de AVG kan de verwerkingsverantwoordelijke het verzoek tot toegang inwilligen, door aan de gefilmde persoon de beelden te laten bekijken, zonder een kopie van de beelden te verstrekken, teneinde te waarborgen dat:

1° de rechten en vrijheden van andere zoals voorzien door artikel 15, 4, van de AVG niet in het gedrang komen;

2° la sécurité publique ou la prévention et la détection d'infractions pénales, ainsi que les enquêtes et les poursuites en la matière ou l'exécution de sanctions pénales, en application de l'article 23, paragraphe 1er, c) et d), du RGPD, ne sont pas compromises.

Art. 4.6.1.12. Dispositions pénales

Quiconque enfreint les articles 4.6.1.6 à 4.6.1.10 est puni d'une amende de 100 euros à 10.000 euros. Est puni d'une amende identique, la personne qui dispose d'une image dont on peut raisonnablement soupçonner qu'elle a été obtenue en violation de ces mêmes articles.

Chapitre 2 – Autres moyens de détection

Art. 4.6.2.1. Autorités

Les services visés à l'article 4.2.4.4/1 peuvent installer des équipements de détection dans les zones maritimes belges, y compris des capteurs sous-marins.

S'il est possible d'identifier une personne au moyen de cet équipement de détection, la procédure aux articles 4.6.1.6 ou 4.6.1.8 est d'application mutatis mutandis.

Art. 4.6.2.2. Personnes privées

Une personne physique ou morale peut installer des équipements de détection dans les zones maritimes belges pour vérifier le respect de la zone de sécurité établie conformément à l'arrêté royal du 4 février 2020 établissant des zones de sécurité dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.

S'il est possible d'identifier une personne au moyen de cet équipement de détection, la procédure aux articles 4.6.1.6 ou 4.6.1.8 est d'application mutatis mutandis.

Art. 4.6.2.3. Dispositions pénales

Quiconque enfreint les articles 4.6.2.1 ou 4.6.2.2 est puni d'une amende de 100 euros à 10.000 euros."

Art. 24. Dans le Code judiciaire, un article 73bis est inséré, rédigé comme suit:

2° de openbare veiligheid of de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten, met toepassing van artikel 23, 1, c) en d), van de AVG niet in gevaar wordt gebracht.

Art. 4.6.1.12. Strafbepalingen

Overtreding van de artikelen 4.6.1.6 tot 4.6.1.10 wordt gestraft met een geldboete van 100 euro tot 10.000 euro. Wordt gestraft met dezelfde geldboete, de persoon die de beschikking heeft over een afbeelding waarvan redelijkerwijs kan vermoed worden dat dit beeld verkregen met schending van deze artikelen.

Hoofdstuk 2 – Andere detectiemiddelen

Art. 4.6.2.1. Overheden

De diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 kunnen detectieapparatuur plaatsen in de Belgische maritieme zones, met inbegrip van onderwater sensoren.

Indien door middel van deze detectieapparatuur een persoon geïdentificeerd kan worden, is de procedure van artikel 4.6.1.6 of 4.6.1.8 van overeenkomstige toepassing.

Art. 4.6.2.2. Private personen

Een natuurlijk of rechtspersoon kan detectieapparatuur plaatsen in de Belgische maritieme zones om de naleving van de veiligheidszone vastgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 februari 2020 tot instelling van veiligheidszones in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid te controleren.

Indien door middel van deze detectieapparatuur een persoon geïdentificeerd kan worden, is de procedure van artikel 4.6.1.6 of 4.6.1.8 van overeenkomstige toepassing."

Art. 4.6.2.3. Strafbepalingen

Overtreding van de artikelen 4.6.2.1 of 4.6.2.2 wordt gestraft met een geldboete van 100 euro tot 10.000 euro."

Art. 24. In het Gerechtelijk Wetboek wordt een artikel 73bis ingevoegd, luidende als volgt:

"Art. 73bis. Par dérogation à l'article 73 et aux limites territoriales à l'annexe du présent Code, les infractions au Règlement (CE) N° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.46 du Code belge de la Navigation et les arrêtés d'exécution y afférents et à l'article 4.1.2.48/1, commises dans la partie du territoire de la rive gauche de l'Escaut, visé à l'article 1er de la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, sont poursuivies par les tribunaux compétents de l'arrondissement judiciaire d'Anvers."

Art. 25. § 1er. En application de l'article 62 de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, un fonds budgétaire concernant l'application maritime et marine est créé.

§ 2. Dans le tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, la rubrique 33 – Mobilité et Transports est complétée comme suit:

"13: Dénomination du fonds budgétaire organique:

Fonds concernant l'application maritime et marine;

Nature des recettes affectées:

1° trente pour cent du montant de toutes les amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation imposées pour les infractions au Code belge de la Navigation;

2° trente pour cent du montant de toutes les amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation imposées pour les infractions aux lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation;

3° tous les revenus des jugements et transactions judiciaires et extrajudiciaires suite à des incidents et des accidents dans les zones maritimes belges.

"Art. 73bis. In afwijking van artikel 73 en de gebiedsomschrijving in het bijvoegsel bij dit Wetboek, worden inbreuken op de Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.46 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en artikel 4.1.2.48/1 die gepleegd worden in het deel van het Linkerscheldeoevergebied, bedoeld in artikel 1 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het Linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, vervolgd door de bevoegde rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen."

Art. 25. § 1. Met de toepassing van artikel 62 van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat, wordt een begrotingsfonds betreffende de maritieme en mariene handhaving opgericht.

§ 2. In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen wordt de rubriek 33 – Mobiliteit en Vervoer aangevuld als volgt:

"13: Benaming van het organiek begrotingsfonds:

Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving;

Aard van de toegewezen ontvangsten:

1° dertig percent van het bedrag van alle strafrechtelijke en administratieve geldboetes, minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering of administratieve minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, opgelegd voor inbreuken op het Belgisch scheepvaartwetboek;

2° dertig percent van het bedrag van alle strafrechtelijke en administratieve geldboetes, minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering of administratieve minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, opgelegd voor inbreuken op de scheepvaartwetten bedoeld in artikel 2 van wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

3° alle inkomsten uit gerechtelijke en buitengerechtelijke uitspraken en schikkingen naar aanleiding van incidenten en ongevallen in de Belgische maritieme zones.

Nature des dépenses autorisées:

1° l'achat de matériel, y compris les réseaux et systèmes d'information, pour le renforcement de l'application du Code belge de la Navigation et des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation;

2° les études et campagnes de sensibilisation en vue d'améliorer l'application du Code belge de la Navigation et des lois sur la navigation conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation;

3° la fourniture des services en vue d'améliorer l'application du Code belge de la Navigation et des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.".

Art. 26. L'article 4, § 3*bis*, alinéa 1er, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes, inséré par la loi du 28 novembre 2021, est remplacé par ce qui suit:

"En condamnant du chef d'une des infractions visées aux articles 2, 2°, 2bis, 2quater et 3, le juge pourra prononcer l'interdiction temporaire d'entrer dans un ou plusieurs des ports belges ou des installations portuaires tels que définis à l'article 2.5.2.3, 4° et 5° du Code belge de la Navigation, et d'exercer des activités professionnelles dans ces ports ou installations portuaires ainsi que dans les secteurs de services pour ces ports ou installations portuaires."

Art. 27. Dans l'article 57 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, les mots "20 %" sont remplacés par les mots "trente pour cent".

Art. 28. L'article 25/2, § 2, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, inséré par la loi du 21 mars 2018, est complété d'un 3°, rédigé comme suit:

"3° en ce qui concerne l'utilisation de caméras fixes dans les zones maritimes belges énoncée à l'article 1.1.1.4 du Code belge de la Navigation, le pictogramme visé au 1° est remplacé par l'annonce énoncée à l'article 4.6.1.6, § 3, du Code belge de la Navigation.".

Aard van de toegestane uitgaven:

1° de aankoop van materiaal, met inbegrip van netwerk en informatiesystemen, voor het verhogen van de handhaving van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten bedoeld in artikel 2 de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

2° de studies en sensibiliseringscampagnes met het oog op het verbeteren van de handhaving van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

3° het leveren van diensten met het oog op het verbeteren van de handhaving van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.".

Art. 26 Artikel 4, § 3*bis*, eerste lid, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, ingevoegd bij de wet van 28 november 2021, wordt vervangen als volgt:

"Bij veroordeling wegens een van ded misdrijven omschreven in de artikelen 2, 2°, 2bis, 2quater en 3, kan de rechter het tijdelijke verbod uitspreken zich binnen één of meerdere van de Belgische havens of havenfaciliteiten in de zin van artikel 2.5.2.3, 4° en 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek te begeven, en om beroepsactiviteiten uit te oefenen in deze Belgische havens of havenfaciliteiten alsook in de dienstverlenende sectoren ten behoeve van deze havens en havenfaciliteiten.".

Art. 27. In artikel 57 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee worden de woorden "20 %" vervangen door de woorden "dertig procent".

Art. 28. Artikel 25/2, § 2, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, ingevoegd bij de wet van 21 maart 2018, wordt aangevuld met de bepaling onder 3°, luidende:

" 3° wat het gebruik van vaste camera's in de Belgische maritieme zones zoals bepaald in artikel 1.1.1.4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het pictogram bedoeld in de bepaling onder 1° vervangen door de bekendmaking zoals bepaald in artikel 4.6.1.6, § 3, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

Art. 29. À l'article 3, 3°, de la loi du 1 juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, modifié par la loi du 7 avril 2019, les a) est complété par ce qui suit:

"à l'exception de transport hauturier et transport maritime à court distance et ports pour lequel le ministre compétent pour la mobilité maritime est l'autorité sectorielle".

Art. 30. Dans la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, l'article 14/4 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 14/4. § 1er. L'autorité compétente peut, pour les infractions au Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution et aux lois sur la navigation et leurs arrêtés d'exécution punissables d'une amende administrative, si le fait n'a pas causé de dommages à des tiers, et avec l'accord du contrevenant, proposer une transaction administrative, soit immédiatement, soit dans un délai déterminé par l'autorité compétente selon les modalités déterminées par l'autorité compétente.

Le montant de cette somme ne peut dépasser le maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels. En plus de cette somme, un supplément administratif de 8,84 euros est perçu. Les paiements effectués par le contrevenant sont d'abord imputés à ce supplément administratif.

À compter du 1er janvier 2022, le montant du supplément administratif est automatiquement adapté chaque année à l'indice de l'indice-santé selon la formule suivante: le montant du supplément prévu à l'alinéa 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice étant l'indice pour le mois de novembre de l'année précédant l'année au cours de laquelle le montant du supplément est rajusté, et l'indice de départ étant l'indice pour le mois de novembre 2021.

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à 50 cents. Il est arrondi à l'euro inférieur si la partie décimale est inférieure à 50 cents.

§ 2. Les agents et personnes ressortissant à une autorité publique désignés par le Roi sont chargés de l'application du présent article et des mesures pour sa mise en œuvre.

Le paiement éteint l'action administrative, à moins que l'autorité compétente ne notifie l'intéressé de son intention d'engager une action administrative dans un délai d'un mois à compter du jour du paiement.

Art. 29. In artikel 3, 3°, van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren, gewijzigd door de wet van 7 april 2019, wordt de bepaling onder a) aangevuld met de woorden:

" met uitzondering van de lange omvaart en short sea shipping en havens waarvoor de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit de sectoriële overheid is".

Art. 30. In de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt het artikel 14/4 ingevoegd, luidende:

" Art. 14/4. § 1. De bevoegde autoriteit kan voor inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten en de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en met instemming van de overtreder, een administratieve minnelijke schikking voorstellen, hetzij onmiddellijk of hetzij binnen een door de bevoegde autoriteit bepaalde termijn volgens de door de bevoegde autoriteit bepaalde modaliteiten.

Het bedrag van deze som mag niet hoger zijn dan het maximum van de geldboete die op die inbreuk staat, vermeerderd met de opdeciemen. Naast deze som wordt er een administratieve toeslag van 8,84 euro geheven. De door de overtreder verrichte betalingen worden eerst op deze administratieve toeslag toegerekend.

Het bedrag van deze administratieve toeslag wordt vanaf 1 januari 2022 jaarlijks automatisch aangepast aan het indexcijfer van de gezondheidsindex op basis van de volgende formule: het bedrag van de toeslag zoals vastgesteld in het eerste lid vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de toeslag wordt aangepast en het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de maand november 2021.

Het verkregen resultaat wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan 50 cent is. Het wordt naar onder op de euro afgerond als het decimale gedeelte minder is dan 50 cent.

§ 2. De ambtenaren en overheidspersonen aangewezen door de Koning zijn belast met de toepassing van dit artikel en van de ter uitvoering ervan genomen maatregelen.

Door betaling vervalt de administratieve vordering, tenzij de bevoegde autoriteit binnen een maand, te rekenen van de dag van de betaling, de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen de administratieve vordering in te stellen.

§ 3. Lorsque la transaction administrative n'est pas payée dans le délai déterminé, l'autorité compétente peut engager les poursuites administratives."

Art. 31. Les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté des ports et des installations portuaires qui ont été approuvés par le ministre avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à 5 ans après l'approbation.

Le plan de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire peut être retiré dans les conditions des articles 2.5.2.21 et 2.5.2.37.

Art. 32. Un plan de sûreté du navire qui a été approuvé par le Contrôle de la navigation avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable jusqu'à 5 ans après l'approbation.

Le plan de sûreté du navire peut être retiré dans les conditions de l'article 2.5.2.56, paragraphe 3.

Art. 33. Un organisme de sûreté qui a obtenu le certificat "organisme de sûreté reconnu" délivré par l'ANSM avant l'entrée en vigueur de la présente loi, doit soumettre la demande afin d'être reconnu conformément à la présente loi dans l'année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 34. Les personnes qui exercent la tâche de PFSO le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi disposent d'un délai d'un an pour obtenir le certificat requis à l'article 2.5.2.39, § 2, alinéa 2, du Code belge de la Navigation.

Art. 35. Pour les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines exploités avant l'entrée en vigueur de la présente loi, le MIK élabore une évaluation de la sûreté dans l'année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 36. Dans la période comprise entre l'entrée en vigueur de la présente loi et le moment où la plateforme ISPS est opérationnelle, l'ANSM détermine comment les objectifs de la plateforme ISPS sont atteints.

Art. 37. La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2023, à l'exception:

1° des articles 8 et 25 que entrent en vigueur 10 jour après la publication au Moniteur belge;

2° de l'article 30 qui entre en vigueur à une date à déterminer par le Roi.

§ 3. Wanneer de administratieve minnelijk schikking niet binnen de bepaalde termijn wordt betaald kan de bevoegde autoriteit de administratieve vervolging instellen."

Art. 31. De beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van de havens en de havenfaciliteiten die werden goedgekeurd door de minister voor de inwerkingtreding van deze wet blijven geldig tot 5 jaar na de goedkeuring.

Het beveiligingsplan van een haven of van een havenfaciliteit kan worden ingetrokken onder de voorwaarden van artikel 2.5.2.21 en 2.5.2.37.

Art. 32. Een scheepsbeveiligingsplan dat werd goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole voor de inwerkingtreding van deze wet blijven geldig tot 5 jaar na de goedkeuring.

Het scheepsbeveiligingsplan kan worden ingetrokken onder de voorwaarden van artikel 2.5.2.56, paragraaf 3.

Art. 33. Een beveiligingsorganisatie die het Certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" uitgereikt door de NAMB heeft verkregen voor de inwerkingtreding van deze wet, moet de aanvraag om erkend te worden overeenkomstig deze wet indienen binnen het jaar na de inwerkingtreding van deze wet.

Art. 34. Personen die op de dag van de inwerkingtreding van deze wet de taak van PFSO uitvoeren, beschikken over een termijn van één jaar om het certificaat vereist in artikel 2.5.2.39, § 2, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek te behalen.

Art. 35. Voor de bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen die geëxploiteerd werden voor de inwerkingtreding van deze wet stelt het MIK binnen het jaar na de inwerkingtreding van deze wet een beveiligingsbeoordeling op.

Art. 36. In de periode tussen de inwerkingtreding van deze wet en het operationeel zijn van het ISPS-platform, bepaalt de NAMB hoe doelstellingen van het ISPS-platform worden ingevuld.

Art. 37. Deze wet treedt in werking op 1 januari 2023 met uitzondering:

1° van de artikelen 8 en 25 die in werking treden 10 dagen na de publicatie in het Belgisch Scheepvaartwetboek;

2° van artikel 30 dat in werking treedt op een door de Koning te bepalen datum.

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Ministre de la Mer du Nord Van Quickenborne

Contact cellule stratégique

Nom : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Téléphone : 0475 69 37 81

Administration

SPF Mobilité et Transport

Contact administration

Nom : Christophe Swolfs

E-mail : christophe.swolfs@mobilit.fgov.be

Téléphone : 02 227 33 93

B. Projet

Titre de la règlementation

Avant-projet de loi modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, …), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Une meilleure mise en œuvre et transposition du Règlement 725/2004/CE et de la directive 2005/65/CE

Analyses d'impact déjà réalisées :

☑ Oui ☐ Non

Veuillez indiquer la référence du document. : bij Verordening 725/2004/EG en richtlijn 2005/65/EG

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Autorité national de Sûreté maritime, Régions, Autorité de protection des données

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Organisations du secteur

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ■ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

La loi s'adresse aux entreprises

4. Santé

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

7. Développement économique

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

8. Investissements

■ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Investissements supplémentaires dans la sécurité, tant physique qu'en ligne

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

■ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

Les entreprises de port et les armateurs

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

Avant-projet de loi modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime - (v12) - 07/04/2022 17:16

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

La sûreté dans les ports et à bord des navires belges sera renforcée.

☐ Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

☐ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☒ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☒ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

À l'heure actuelle, chaque CLSM utilise son propre système numérique pour échanger et suivre les documents ou tout est encore échangé manuellement et conservé sur papier. L'ANSM utilise la base de données Enig Loket pour garder la trace des documents nécessaires. Cependant, il n'est pas possible de suivre l'ensemble du dossier d'une installation portuaire. Si l'ANSM souhaite inspecter l'ensemble du dossier, elle doit soumettre une nouvelle demande au CLSM concerné. L'ANSM utilise à cet effet un sharepoint, sur lequel les documents sont ensuite placés et peuvent être consultés par les différents membres. Beaucoup d'autres informations, telles que des rapports d'incidents, des avis motivés ou des rapports, sont envoyées par courrier électronique. Il est clair que cet amalgame de méthodes de communication ne répond pas aux exigences de traitement des informations de sûreté de manière sûre et uniforme.

En raison de ces procédures, les membres de l'ANSM ne savent pas toujours, à l'heure actuelle, quel est le contenu exact des plans qu'ils approuvent, souvent par procédure tacite. Étant donné que le plan de sûreté jouera un rôle central dans l'exploitation d'un port ou d'une installation portuaire, cette procédure devra être modifiée de manière significative avec la mise en œuvre du présent projet de loi. Tous les membres d'un CLSM ou de l'ANSM doivent avoir une connaissance complète de toutes les informations relatives à une installation portuaire et fonder leur jugement sur celles-ci.

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ☒ Pas d'imapct sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

I

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Minister van Noordzee Van Quickenborne

Contactpersoon beleidscel

Naam : Kim Meeus

E-mail : kim@teamjustitie.be

Tel. Nr. : 0475 69 37 81

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Christophe Swolfs

E-mail : christophe.swolfs@mobilit.fgov.be

Tel. Nr. : 02 227 33 93

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Voorontwerp van wet tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende maritieme beveiliging

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, …), de beoogde doelen van uitvoering.

Verbeterde implementatie van Verordening 25/2004/EG en omzetting van richtlijn 2005/65/EG

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☒ Ja ☐ Nee

Gelieve de referentie van het document te vermelden. : bij Verordening 725/2004/EG en richtlijn 2005/65/EG

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, gewesten, Gegevensbeschermingsautoriteit

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Sectororganisaties

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ■ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

Wet is gericht op bedrijven

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

8. Investeringen

■ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Bijkomende investeringen in beveiliging, zowel fysiek als cyberbeveiliging

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

■ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

Havenbedrijven en reders

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

Voorontwerp van wet tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende maritieme beveiliging - (v12) - 07/04/2022 17:16

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

De beveiliging in de havens en aan boord van de Belgische schepen zal verhoogd worden.

☐ Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

☐ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ■ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

13. Mobiliteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ■ Geen impact

20. Overheid

■ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☐ Geen impact

Leg uit

Momenteel wordt binnen elk LCMB ofwel een eigen digitaal systeem gebruikt waarmee de documenten worden uitgewisseld en bijgehouden, ofwel wordt alles nog handmatig uitgewisseld en fysiek op papier bijgehouden. De NAMB gebruikt de databank Enig Loket om de nodige documenten bij te houden. Echter kan men hierin niet het volledige dossier van een havenfaciliteit bijhouden. Indien de NAMB het volledige dossier wil inkijken, moet men dit telkens opnieuw aanvragen bij het desbetreffende LCMB. De NAMB gebruikt hiervoor een sharepoint waarop de documenten dan worden geplaatst en raadpleegbaar zijn door de verschillende leden. Veel andere informatie, zoals incidentmeldingen, gemotiveerde adviezen of rapporten, worden per e-mail verzonden. Het is duidelijk dat dit amalgaan aan communicatiemethoden niet voldoet aan de vereisten om de beveiligingsinformatie op een beveiligde, uniforme manier te behandelen.

Door deze procedures is het momenteel voor de leden van de NAMB niet altijd duidelijk wat de exacte inhoud is van de plannen die ze goedkeuren, vaak per stilzwijgende procedure. Doordat het beveiligingsplan een centrale rol zal spelen in de exploitatie van een haven of een havenfaciliteit, moet deze procedure met de uitvoering van het voorliggende wetsontwerp grondig wijzigen. Alle leden van een LCMB of de NAMB moeten volledige kennis kunnen nemen van alle informatie over een havenfaciliteit en daarop hun oordeel baseren.

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ■ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

Enkel van toepassing in België of op Belgische schepen

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 71.397/4 DE 25 MAI 2022

Le 25 avril 2022, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime".

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 25 mai 2022. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Luc Cambier et Patrick Ronvaux, conseillers d'État, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine Baguet.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 25 mai 2022.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2°, des lois "sur le Conseil d'État", coordonnées le 12 janvier 1973, 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.

Portée de l'avant-projet

Comme l'indique son résumé, l'avant-projet examiné "a pour objet de soumettre la sûreté maritime à une révision complète et approfondie".

L'exposé des motifs énumère les principales innovations apportées par l'avant-projet dans les termes suivants:

"– une meilleure mise en œuvre et transposition du Règlement ISPS et de la directive sur la sûreté des ports;

– l'extension de la définition de l'action illicite;

– l'inclusion dans l'évaluation de la sûreté des risques d'ingérence de puissances étrangères dans le cadre d'une coopération publique ou privée;

‡ S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 71.397/4 VAN 25 MEI 2022

Op 25 april 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet "tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging".

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 25 mei 2022. De kamer was samengesteld uit Martine Baguet, kamervoorzitter, Luc Cambier en Patrick Ronvaux, staatsraden, en Anne-Catherine Van Geersdaele, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine Baguet.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 mei 2022.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten "op de Raad van State", gecoördineerd op 12 januari 1973, 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 die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Strekking van het voorontwerp

Zoals aangegeven in de samenvatting ervan heeft het voorliggende voorontwerp "tot doel de maritieme beveiliging aan een volledige en grondige herziening te onderwerpen".

In de memorie van toelichting worden de belangrijkste vernieuwingen die bij het voorontwerp aangebracht worden, opgesomd als volgt:

"– de betere implementatie en omzetting van de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn;

– de uitbreiding van de definitie van ongeoorloofde actie;

– het opnemen in de beveiligingsbeoordeling van de risico's op inmenging door vreemde mogendheden in het kader van publieke of private samenwerking;

‡ Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan

– la définition de normes en matière de sûreté;

– la sûreté de la partie belge de la mer du Nord;

– la création d'une nouvelle plateforme électronique;

– la réglementation des caméras en mer;

– l'utilisation de la biométrie pour le contrôle d'accès et l'exécution de certaines opérations critiques dans une installation portuaire;

– introduction du règlement administratif transactionnel immédiat pour les infractions à la législation maritime et au Code belge de la Navigation" [1].

Observations générales

1.1. L'avant-projet a pour objet d'assurer une meilleure mise en œuvre de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 "relative à l'amélioration de la sûreté des ports" [2].

Les principes de technique législative établis par la section de législation invitent les auteurs de projets, lors d'une transposition de directive, à établir des tableaux de transposition:

"191. Établissez deux tableaux de transposition.

191.1. Pour contrôler qu'une directive est transposée correctement et complètement, établissez un tableau de correspondance entre les (subdivisions des) articles de la directive et les (subdivisions des) articles de l'acte de transposition que vous rédigez. Mentionnez également dans ce tableau:

a) les (subdivisions des) articles de la directive qui ont éventuellement déjà été transposés, en correspondance avec les actes de droit interne et les (subdivisions des) articles qui ont procédé à cette transposition;

b) les (subdivisions des) articles de la directive qui doivent encore être transposés par une autre autorité.

191.2. Pour pouvoir lire chaque article de l'acte de transposition à la lumière des exigences de la directive, établissez aussi un tableau de correspondance entre les (subdivisions des) articles de l'acte de transposition et les (subdivisions des) articles de la directive".

1.2. Les auteurs de l'avant-projet de loi sont invités à communiquer ces tableaux avec le dossier transmis à la section de législation. Par ailleurs, lorsque la directive est transposée

1 Exposé des motifs, point 3.

2 Comme le mentionne l'article 2.5.2.1, en projet, du Code belge de la Navigation (article 9 de l'avant-projet) (ci-après "le Code")

– het bepalen van standaarden inzake beveiliging;

– de beveiliging van het Belgisch deel van de Noordzee;

– het oprichten van een nieuw elektronisch platform;

– de reglementering van camera's op zee;

– het gebruik van biometrische gegevens met het oog op de toegangscontrole en het uitvoeren van bepaalde cruciale handelingen op een havenfaciliteit;

– het invoeren van de administratieve minnelijk schikking voor inbreuken op de scheepvaartwetten en het Belgisch Scheepvaartwetboek."[1]

Algemene opmerkingen

1.1. Het voorontwerp strekt tot een betere implementatie van richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 "betreffende het verhogen van de veiligheid van havens".[2]

Luidens de door de afdeling Wetgeving opgestelde wetgevingstechnische beginselen worden de stellers van ontwerpen uitgenodigd om bij het omzetten van een richtlijn omzettingstabellen op te maken:

"191. Maak twee omzettingstabellen op.

191.1. Om te controleren of een richtlijn correct en volledig wordt omgezet, maak een concordantietabel op met de (onderdelen van de) artikelen van de richtlijn en van de er mee overeenstemmende (onderdelen van de) artikelen van de door u opgestelde tekst die in de omzetting voorziet. Vermeld eveneens in deze tabel:

a) de artikelen van de richtlijn die eventueel reeds zijn omgezet, alsmede de overeenstemmende teksten van intern recht en de artikelen waarbij de richtlijn is omgezet;

b) de artikelen van de richtlijn die door een andere instantie nog moeten worden omgezet.

191.2. Om ieder artikel van de tekst die in de omzetting voorziet te kunnen lezen in het licht van de vereisten van de richtlijn, maak eveneens een concordantietabel op met de (onderdelen van de) artikelen van de tekst die in de omzetting voorziet en de (onderdelen van de) artikelen van de richtlijn."

1.2. De stellers van het voorontwerp van wet worden verzocht die tabellen mee te delen samen met het aan de afdeling Wetgeving bezorgde dossier. Wanneer de richtlijn omgezet

1 Memorie van toelichting, punt 3.

2 Zoals dat vermeld staat in het ontworpen artikel 2.5.2.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek (artikel 9 van het voorontwerp) (hierna "het Wetboek").

par un acte législatif, il convient de joindre les tableaux de transposition au projet législatif.

Ces tableaux sont en effet très utiles non seulement pour l'assemblée législative saisie de ce projet, mais aussi pour les destinataires des règles:

"a) ils permettent à l'assemblée législative de se prononcer en connaissance de cause sur le choix des moyens mis en œuvre par l'auteur du projet pour atteindre le résultat exigé par la directive;

b) ils permettent d'éviter que l'exercice du droit d'amendement n'excède les limites du pouvoir d'appréciation que le droit européen laisse aux États membres;

c) ils permettent d'éviter que l'assemblée législative n'envisage de compléter la transposition par l'adoption de dispositions qui existent déjà dans l'ordre juridique interne ou qui relèvent de la compétence d'une autre autorité;

d) ils permettent aux destinataires des règles législatives de connaitre leur origine" [3].

En l'espèce, il ne ressort pas du dossier communiqué à la section de législation que ces tableaux auraient été établis, conformément aux recommandations reproduites ci-avant. La section de législation rappelle que la confection de ces tableaux lors de la transposition est gage de la qualité de celle-ci et que leur communication dès l'envoi de la demande d'avis facilite l'examen du projet dans les délais impartis.

Des tableaux de transposition seront en conséquence établis et déposés avec le projet sur le bureau du Parlement.

2.1. L'avant-projet se donne également pour objectif d'améliorer la mise en œuvre de la réglementation internationale (chapitre XI-2 de l'annexe de la Convention SOLAS et Code ISPS) et européenne (règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 "relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires") et de la transposition de la directive 2005/65/CE.

Ce faisant, il met en place de nombreuses mesures relatives à des traitements de données à caractère personnel, telles que la création d'une plateforme ISPS [4], l'utilisation de caméras et

wordt door een wetgevende tekst, dienen de omzettingstabellen bovendien bij het ontwerp van wetgevende tekst gevoegd te worden.

Deze tabellen zijn zeer nuttig, niet alleen voor de wetgevende vergadering die dat ontwerp behandelt, maar ook voor degene voor wie die regelgeving bestemd is:

"a) de wetgevende vergadering kan zich met kennis van zaken uitspreken omtrent de keuze van de middelen die de steller van het ontwerp wenst aan te wenden om het door de richtlijn vereiste resultaat te verkrijgen;

b) deze tabellen kunnen ervoor zorgen dat de uitoefening van het amenderingsrecht de grenzen niet te buiten gaat van de beoordelingsbevoegdheid die het Europese recht aan de lidstaten toekent;

c) ze kunnen eveneens verhinderen dat de wetgevende vergadering naar aanleiding van de omzetting zou overwegen bepalingen toe te voegen die reeds bestaan in de interne rechtsorde of die tot de bevoegdheid van een andere overheid behoren;

d) degene voor wie de wetgevende regels bestemd is, kan aldus de oorsprong ervan nagaan."[3]

In casu blijkt uit het aan de afdeling Wetgeving overgezonden dossier niet of die tabellen wel opgemaakt zijn overeenkomstig de hierboven vermelde aanbevelingen. De afdeling Wetgeving herinnert eraan dat het opmaken van die tabellen tijdens de omzetting een waarborg is voor de kwaliteit van die omzetting, en dat het onderzoek van het ontwerp binnen de gestelde termijnen wordt vergemakkelijkt indien de tabellen samen met de adviesaanvraag worden toegezonden.

Er moeten dan ook omzettingstabellen opgemaakt worden die dan samen met het ontwerp bij het Parlement ingediend moeten worden.

2.1. Het voorontwerp strekt eveneens tot verbetering van de uitvoering van de internationale (hoofdstuk XI-2 van de bijlage bij het SOLAS-verdrag en de ISPS-code) en Europese regelgeving (verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 "betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten") en van de omzetting van richtlijn 2005/65/CE.

Daardoor worden bij het voorstel talrijke maatregelen ingesteld in verband met de verwerking van persoonsgegevens, zoals de oprichting van een ISPS-platform,[4] het gebruik

[3] Sur les tableaux de transposition, voir Principes de technique législative. Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.raadvst-consetat.be, onglet "Technique législative", recommandations nos 191 à 194. Voir également le rapport annuel 2008-2009 du Conseil d'État, www.raadvst-consetat.be, onglet "L'institution", pp. 47 et suiv.

[4] Articles 2.5.2.77 à 2.5.2.81 en projet du Code belge de la Navigation.

[3] In verband met de omzettingstabellen, zie Beginselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten, www.raadvst-consetat.be, tab "Wetgevingstechniek", aanbeveling 191 tot 194. Zie eveneens het jaarverslag 2008-09 van de Raad van State, www.raadvst-consetat.be, tabblad "De Instelling" p. 47 en volgende.

[4] De ontworpen artikelen 2.5.2.77 tot 2.5.2.81 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

de caméras intelligentes dans les infrastructures protégées [5] ou en Mer du Nord [6], et le traitement de données biométriques [7].

Il a dès lors été soumis à l'avis de l'Autorité de protection des données [8] et de l'Organe de contrôle de l'information policière [9].

2.2. Eu égard au nombre et à l'importance des limitations que le législateur entend apporter aux droits consacrés par l'article 22 de la Constitution, le commentaire des articles sera revu afin d'y expliciter de manière systématique:

– quelles sont les modifications qui ont été apportées à l'avant-projet afin de rencontrer les observations formulées par ces deux instances d'avis;

– les justifications sur lesquelles se fonde l'auteur de l'avant-projet chaque fois qu'il décide de ne pas suivre l'une de leurs observations [10].

2.3. Cette observation générale, sous la réserve de laquelle les observations particulières suivantes sont formulées, concerne notamment:

– l'utilisation de caméras intelligentes permettant l'identification des navires (articles 2.5.2.83 et 4.6.1.10 en projet) [11];

– l'alignement des dispositions relatives à la plate-forme ISPS (articles 2.5.2.77 à 2.5.2.81 en projet) sur les dispositions relatives au traitement de données à caractère personnel (articles 2.5.2.82 à 2.5.2.96 en projet) [12];

– le rapport entre le registre des activités de traitement d'images des caméras prévu par l'article 4.6.1.6, § 4, en projet, et le registre des activités de traitement dont la tenue est imposée par l'article 30 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 "relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE" (règlement général sur la protection des données);[13]

5 Articles 2.5.2.82 et 2.5.2.83 en projet du Code.
6 Articles 4.6.1.1 à 4.6.1.12 en projet du Code.
7 Articles 2.5.2.84 et 2.5.2.85 en projet du Code.
8 Avis n° 51/2022 du 9 mars 2022.
9 Avis du 29 mars 2022.
10 Pour ce qui concerne la justification du caractère large de la notion d'"acte illicite" figurant à l'article 2.5.2.3, 15°, en projet (voir le point 17 de l'avis de l'Autorité de protection des données), il doit en outre être signalé que le souci d'éviter que les "criminels" puissent savoir quelles actions entrent ou non dans le champ d'application de la loi ne peut constituer un motif acceptable: il est en effet contraire à l'exigence de prévisibilité que garantit le principe de légalité inscrit aux articles 22 de la Constitution et 8 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.
11 Voir les points 46 à 48 et 116 de l'avis de l'Autorité de protection des données.
12 Voir le point 38 de l'avis de l'Autorité de protection des données.
13 Voir le point 109 de l'avis de l'Autorité de protection des données.

van camera's en van intelligente camera's in de beveiligde infrastructuren[5] of op de Noordzee[6] en de verwerking van biometrische gegevens.[7]

Het is dan ook om advies voorgelegd aan de Gegevensbeschermingsautoriteit[8] en aan het Controleorgaan op de politionele informatie.[9]

2.2. Gelet op het aantal en op de omvang van de beperkingen die de wetgever wil aanbrengen inzake de in artikel 22 van de Grondwet vervatte rechten moet de bespreking van de artikelen dusdanig herzien worden dat daarin het volgende systematisch verduidelijkt wordt:

– de wijzigingen die in het voorontwerp aangebracht zijn om tegemoet te komen aan de opmerkingen van die twee adviesorganen;

– de verantwoordingen waarop de steller van voorontwerp zich baseert telkens wanneer hij beslist om een van die opmerkingen niet te volgen.[10]

2.3. Deze algemene opmerking, onder voorbehoud waarvan de hiernavolgende bijzondere opmerkingen geformuleerd worden, betreft inzonderheid:

– het gebruik van intelligente camera's voor de identificatie van schepen (ontworpen artikelen 2.5.2.83 en 4.6.1.10);[11]

– het afstemmen van de bepalingen in verband met het ISPS-platform (ontworpen artikelen 2.5.2.77 tot 2.5.2.81) op de bepalingen in verband met de verwerking van persoonsgegevens (ontworpen artikelen 2.5.2.82 tot 2.5.2.96);[12]

– het verband tussen het register met de beeldverwerkingsactiviteiten van de camera's zoals bedoeld in het ontworpen artikel 4.6.1.6, § 4, en het register van de verwerkingsactiviteiten, dat bijgehouden moet worden krachtens artikel 30 van verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 'betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming;[13]

5 De ontworpen artikelen 2.5.2.82 en 2.5.2.83 van het Wetboek.
6 De ontworpen artikelen 4.6.1.1 tot 4.6.1.12 van het Wetboek.
7 De ontworpen artikelen 2.5.2.84 en 2.5.2.85 van het Wetboek.
8 Advies nr. 51/2022 van 9 maart 2022.
9 Advies van 29 maart 2022.
10 In verband met de verantwoording van de ruime aard van het begrip "ongeoorloofde actie", zoals bedoeld in het ontworpen artikel 2.5.2.3, 15°, (zie punt 17 van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit), moet bovendien opgemerkt worden dat de intentie om te voorkomen dat "criminelen" te weten komen welke acties al dan niet in het toepassingsgebied van de wet vallen, geen aanvaardbare reden mag vormen: het druist immers in tegen het vereiste van voorzienbaarheid, dat gewaarborgd wordt door het legaliteitsbeginsel, vervat in artikel 22 van de Grondwet en artikel 8 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.
11 Zie de punten 46 tot 48 en 116 van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.
12 Zie punt 38 van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.
13 Zie punt 109 van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

– la limitation du droit d'accès aux images de la personne filmée par une caméra de surveillance installée ou utilisée en mer (article 4.6.1.11 en projet) [14].

Observations particulières

Dispositif

Article 5

À l'article 1.1.1.2, 10°, en projet, les mots "§ 1er" seront omis, l'article 2.5.2.5, auquel il renvoie n'étant pas subdivisé en paragraphes.

Article 9

Article 2.5.2.3 en projet

1. Le 7°, sera corrigé, l'article 2.5.2.2, auquel il renvoie ne comprenant qu'un seul alinéa.

2. Dans la définition de la notion d'"action illicite" figurant au 15°, il convient de maintenir l'exigence de son caractère intentionnel, afin d'éviter les risques d'interprétation qui pourraient en dénaturer la portée [15].

Article 2.5.2.4 en projet

L'article 2, paragraphe 3, de la directive 2005/65/CE dispose:

"Les États membres définissent le périmètre de chaque port aux fins de la présente directive, en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sûreté portuaire".

Afin d'assurer la transposition de cette disposition, le paragraphe 2, alinéa 3, en projet, sera revu afin d'y mentionner que les groupes d'installations portuaires et leurs zones environnantes formant ensemble un port, sont déterminés en prenant dument en compte les informations résultant de l'évaluation de la sûreté portuaire.

Article 2.5.2.11 en projet

1. Dans la version française du paragraphe 1er, alinéas 2 et 3, le mot "département(s)" sera remplacé par le mot "arrondissement(s)".

La même observation vaut pour l'article 2.5.2.18, § 1er, alinéa 2, en projet, dans ses deux versions linguistiques.

[14] Voir le point 120 de l'avis de l'Autorité de protection des données.

[15] Comparez avec l'article 2.5.2.2, 9°, actuel, du Code, et avec l'article 2, 13°, du règlement (CE) n° 725/2004.

– de beperking van het recht van toegang tot de beelden van de gefilmde persoon gemaakt met een op zee geplaatste of gebruikte beveiligingscamera (ontworpen artikel 4.6.1.11).[14]

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 5

In het ontworpen artikel 1.1.1.2, 10°, moeten het teken en het cijfer "§ 1" weggelaten worden aangezien artikel 2.5.2.5 waarnaar daarin verwezen wordt, niet onderverdeeld is in paragrafen.

Artikel 9

Ontworpen artikel 2.5.2.3

1. Punt 7° moet verbeterd worden aangezien artikel 2.5.2.2 waarnaar daarin verwezen wordt, slechts één lid bevat.

2. Wat de definitie van het begrip "ongeoorloofde actie" in punt 15° betreft, dient daarin het vereiste van de opzettelijke aard behouden te blijven, teneinde het risico te voorkomen dat ze dusdanig geïnterpreteerd wordt dat er een andere draagwijdte aan gegeven zou kunnen worden.[15]

Ontworpen artikel 2.5.2.4

Artikel 2, lid 3, van richtlijn 2005/65/EG bepaalt:

"De lidstaten stellen voor elke haven de grenzen vast voor de toepassing van deze richtlijn, in voorkomende gevallen rekening houdend met de informatie van de havenveiligheidsbeoordeling."

Om die bepaling correct om te zetten, moet de ontworpen paragraaf 2, derde lid, aldus herzien worden dat daarin vermeld wordt dat de clusters van havenfaciliteiten en hun omliggende gebieden die samen een haven vormen, bepaald worden door nauwlettend rekening te houden met de informatie die voortvloeit uit de havenbeveiligingsbeoordeling.

Ontworpen artikel 2.5.2.11

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, tweede en derde lid, moet het woord "département(s)" vervangen worden door het woord "arrondissement(s)".

Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 2.5.2.18, § 1, tweede lid, in beide taalversies.

[14] Zie punt 120 van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

[15] Vergelijk met het huidige artikel 2.5.2.2, 9°, van het Wetboek en met artikel 2, 13°, van verordening (EG) nr. 725/2004.

2. Le paragraphe 2, alinéa 1er, prévoit notamment qu'il est interdit à un PSO [16] d'être nommé PFSO [17].

Le second alinéa de ce paragraphe prévoit cependant une exception à cette interdiction, pour ce qui concerne les installations portuaires dont la gestion ou la propriété est détenue par le port.

La rédaction de cet alinéa et celle de son commentaire seront revues afin de rétablir leur cohérence et d'en améliorer leur lisibilité.

3. L'article 2.5.2.11 en projet sera complété [18] afin d'assurer la transposition de l'article 9, paragraphe 3, de la directive 2005/65/CE, lequel dispose:

"Lorsque l'agent de sûreté portuaire n'est pas le même que le ou les agent(s) de sûreté de la ou les installation(s) portuaire(s) désigné(s) en vertu du règlement (CE) n° 725/2004, une étroite collaboration est assurée entre eux".

Article 2.5.2.20 en projet

L'alinéa 2 dispose:

"L'intégration d'un plan de sûreté d'une installation portuaire nouveau ou modifié est approuvée une fois par an par le CLSM et l'ANSM".

La rédaction de cet article et celle de son commentaire seront revues afin d'améliorer leur cohérence et leur lisibilité.

Article 2.5.2.31 en projet

À l'article 2.5.2.31 en projet, le délai de 30 jours, dont dispose l'ANSM (Autorité nationale de sûreté maritime) pour décider de l'approbation du plan de sûreté de l'infrastructure portuaire, doit prendre cours au moment où ce document lui est soumis pour approbation, et non à celui de son élaboration [19].

La même observation vaut, mutatis mutandis, pour l'article 2.5.2.63, § 2, alinéa 1er, en projet, relatif à la procédure d'approbation de l'évaluation de sûreté des constructions et installations fixes situées en Mer du Nord.

Article 2.5.2.34 en projet

Au paragraphe 1er, alinéa 2, 3°, la référence à l'article 2.5.2.44 sera remplacée par une référence à l'article 2.5.2.45, lequel

[16] PSO: agent de sûreté portuaire (voir l'article 2.5.2.3, 11°, en projet, du Code).

[17] PFSO: agent de sûreté de l'installation portuaire (voir l'article 2.5.2.3., 12°, en projet, du Code).

[18] Comparez avec l'article 2.5.2.10, alinéa 2, actuel, du Code.

[19] Comparer avec l'article 2.5.2.16, § 1er, en projet, du Code, pour ce qui concerne la procédure d'approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire.

2. In paragraaf 2, eerste lid, wordt inzonderheid bepaald dat het verboden is dat een PSO[16] aangesteld wordt als een PFSO.[17]

In het tweede lid van die paragraaf wordt echter voorzien in een uitzondering op dat verbod ten gunste van havenfaciliteiten die in beheer of eigendom van de haven zijn.

De tekst van dat lid en die van de bespreking ervan moeten herzien worden zodat de onderlinge samenhang en de leesbaarheid ervan verbeterd worden.

3. Het ontworpen artikel 2.5.2.11 moet aldus aangevuld worden[18] dat daarbij artikel 9, lid 3, van richtlijn 2005/65/EG omgezet wordt, welk artikel bepaalt:

"Daar waar de havenveiligheidsfunctionaris niet dezelfde is als de beveiligingsbeambte(n) van de havenfaciliteit(en) krachtens Verordening (EG) nr. 725/2004 moet ervoor worden gezorgd dat zij nauw samenwerken."

Ontworpen artikel 2.5.2.20

Het tweede lid bepaalt het volgende:

"De integratie van een nieuw of gewijzigd beveiligingsplan van een havenfaciliteit wordt jaarlijks éénmalig door het LCMB en de NAMB goedgekeurd".

De redactie van dat artikel en van de bespreking ervan moet worden herzien teneinde de samenhang en de leesbaarheid ervan te verbeteren.

Ontworpen artikel 2.5.2.31

In het ontworpen artikel 2.5.2.31 moet de termijn van 30 dagen waarover de NAMB (Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging) beschikt om te beslissen over de goedkeuring van het beveiligingsplan van de haveninfrastructuur, ingaan op het moment waarop dat document haar ter goedkeuring wordt voorgelegd, en niet op het moment waarop het wordt opgesteld.[19]

Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor het ontworpen artikel 2.5.2.63, § 2, eerste lid, betreffende de procedure voor de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de vaste constructies en installaties die in de Noordzee zijn gelegen.

Ontworpen artikel 2.5.2.34

In paragraaf 1, tweede lid, 3°, moet de verwijzing naar artikel 2.5.2.44 worden vervangen door een verwijzing naar

[16] PSO: havenbeveiligingsfunctionaris (zie het ontworpen artikel 2.5.2.3, 11°, van het Wetboek).

[17] PFSO: beveiligingsbeambte van een havenfaciliteit (zie het ontworpen artikel 2.5.2.3, 12°, van het Wetboek).

[18] Vergelijk met het huidige artikel 2.5.2.10, tweede lid, van het Wetboek.

[19] Vergelijk met het ontworpen artikel 2.5.2.16, § 1, van het Wetboek, voor wat betreft de goedkeuringsprocedure van de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit.

habilite le Roi à ratifier les instructions formulées par l'ANSM afin de les rendre obligatoires.

Article 2.5.2.42 en projet

La règle 11 à laquelle il est fait référence fait partie du chapitre XI-2 de l'annexe de la Convention SOLAS, et non du Code ISPS.

La même observation vaut, mutatis mutandis, pour l'article 2.5.2.58 en projet. Le commentaire des articles sera également revu sur ce point.

Article 2.5.2.48 en projet

Il convient de se référer, pour ce qui concerne la fourniture par les navires de renseignements en matière de sûreté, à l'article 2.5.2.47, et non à l'article 2.5.2.41.

Article 2.5.2.51 en projet

1. Le paragraphe 2, dispose que le niveau de sûreté applicable aux navires belges est ordinairement fixé au niveau 1. Cette disposition prévoit toutefois la possibilité d'augmenter le niveau de sûreté applicable à un navire belge.

Elle présente cependant une discordance entre ses deux versions linguistiques, la version néerlandaise prévoyant une augmentation du niveau de sûreté pour "ce navire de mer" ("dit zeeschip") ou pour le navire concerné ("het betrokken zeeschip"), alors que la version française vise "le niveau de sûreté dans ces zones".

La concordance entre ces deux versions sera rétablie, en se basant sur le texte néerlandais de la disposition en projet.

2. Le paragraphe 4 énonce:

"Toute modification du niveau de sûreté est notifiée par la Cellule de la Sûreté maritime au ministre, à chaque CSO, aux membres de l'ANSM et du MIK.

Le CSO remet à la Cellule de la Sûreté maritime une confirmation écrite que le capitaine a reçu les modifications du niveau de sûreté".

Il revient à l'auteur de l'avant-projet de vérifier s'il ne convient pas, à l'alinéa 1er de se référer au CSO [20] du navire de mer concerné, comme c'est le cas à l'article 2.5.2.51, § au paragraphe 2, alinéa 2, en projet, plutôt qu'à "chaque CSO".

Article 2.5.2.76 en projet

[20] CSO: agent de sûreté de l'armateur (voir l'article 2.5.2.3, 13°, en projet, du Code).

artikel 2.5.2.45, dat de Koning machtigt om de door de NAMB geformuleerde onderrichtingen te bekrachtigen teneinde ze verplicht te stellen.

Ontworpen artikel 2.5.2.42

Voorschrift 11 waarnaar wordt verwezen, maakt deel uit van hoofdstuk XI-2 van de bijlage bij het SOLAS-Verdrag, en niet van de ISPS-Code.

Dezelfde opmerking geldt mutatis mutandis voor het ontworpen artikel 2.5.2.58. De bespreking van de artikelen moet eveneens op dat punt worden herzien.

Ontworpen artikel 2.5.2.48

Wat de door schepen verschafte veiligheidsinlichtingen betreft, dient te worden verwezen naar artikel 2.5.2.47 en niet naar artikel 2.5.2.41.

Ontworpen artikel 2.5.2.51

1. Paragraaf 2 bepaalt dat het beveiligingsniveau dat van toepassing is op de Belgische schepen, standaard op niveau 1 wordt ingesteld. Die bepaling voorziet echter in de mogelijkheid om het beveiligingsniveau dat van toepassing is op een Belgisch schip, te verhogen.

Ze vertoont echter een gebrek aan overeenstemming tussen de twee taalversies, aangezien de Nederlandse versie voorziet in een verhoging van het veiligheidsniveau voor "dit zeeschip" of voor "het betrokken zeeschip", terwijl de Franse versie "le niveau de sûreté dans ces zones" ("het veiligheidsniveau in deze zones") beoogt.

De overeenstemming tussen die twee versies moet worden hersteld, op basis van de Nederlandse tekst van de ontworpen bepaling.

2. Paragraaf 4 luidt als volgt:

"Elke wijziging van het beveiligingsniveau wordt door de Cel Maritieme Beveiliging ter kennis gebracht van de minister, elke CSO, de leden van de NAMB en het MIK.

De CSO bezorgt aan de Cel Maritieme Beveiliging de schriftelijke bevestiging dat de kapitein de wijziging van het beveiligingsniveau heeft ontvangen."

Het staat aan de steller van het voorontwerp om na te gaan of men in het eerste lid niet dient te verwijzen naar de CSO[20] van het betrokken zeeschip, zoals dat het geval is in de ontworpen paragraaf 2, tweede lid, in plaats van naar "elke CSO".

Ontworpen artikel 2.5.2.76

[20] CSO: beveiligingsbeambte van de reder (zie het ontworpen artikel 2.5.2.3, 13°, van het Wetboek).

Dans la version française, le mot “Région” sera remplacé par le mot “Communauté”, dès lors qu’il s’agit de viser des établissements d’enseignement.

Article 2.5.2.78 en projet

1. Dans la version française du paragraphe 1er, 17°, il convient de veiller à la correcte utilisation du singulier et du pluriel, selon que les institutions et personnes énumérées sont uniques ou multiples.

2. Au paragraphe 2, alinéas 1er et 3, il convient de préciser que les services d’inspection bénéficiant de l’accès aux données concernées sont les services d’inspection visés à l’article 4.2.4.4 [21].

Article 2.5.2.84 en projet

Le paragraphe 1er, alinéa 1er, dispose:

“En vue du contrôle de l’accès aux installations portuaires et du contrôle de l’identité pour la manutention de la cargaison, les plans de sûreté peuvent prévoir que l’accès à l’installation portuaire soit subordonné à la vérification des données biométriques pour toutes ou certaines catégories de visiteurs”.

Compte tenu du caractère sensible des données biométriques [22] dont cette disposition entend autoriser le traitement, il convient d’y reprendre également l’exigence préalable d’éléments concrets de l’évaluation de la sûreté qui en démontre la nécessité, à l’instar de ce que prévoit déjà l’alinéa 2 du même paragraphe pour ce qui concerne la protection de l’accès numérique aux réseaux et systèmes d’information [23].

Article 2.5.2.88 en projet

L’article 2.5.2.88 en projet énumère, pour chacune des quatre catégories de personnes qu’il définit, les données à caractère personnel qui peuvent être traitées.

Dans le membre de phrase introductif du paragraphe 3, la catégorie visée doit être définie avec plus de précision. Les mots “Pour les inspecteurs” seront remplacés par les mots “Pour les membres des services d’inspection visés à l’article 4.2.4.4” [24].

In de Franse tekst moet het woord “Région” worden vervangen door het woord “Communauté”, aangezien naar onderwijsinstellingen wordt verwezen.

Ontworpen artikel 2.5.2.78

1. In de Franse tekst van paragraaf 1, 17°, moet erop worden toegezien dat het enkelvoud en het meervoud correct worden gebruikt, naargelang de opgesomde instellingen en personen enkelvoudig of meervoudig zijn.

2. In paragraaf 2, eerste en derde lid, dient te worden aangegeven dat de inspectiediensten die toegang hebben tot de betrokken gegevens, de in artikel 4.2.4.4 bedoelde inspectiediensten zijn.[21]

Ontworpen artikel 2.5.2.84

Paragraaf 1, eerste lid, bepaalt het volgende:

“Met het oog op de toegangscontrole tot havenfaciliteiten en identiteitscontrole voor het behandelen van lading kunnen de beveiligingsplannen voorzien dat de toegang tot de havenfaciliteit afhankelijk wordt gemaakt van de verificatie van biometrische gegevens voor alle of bepaalde categorieën van bezoekers.”

Gezien het gevoelige karakter van de biometrische gegevens[22] waarvan deze bepaling de verwerking wil toestaan, dient ook het voorafgaande vereiste te worden opgenomen inzake concrete elementen in de beveiligingsbeoordeling die de noodzaak daarvoor aantonen, naar het voorbeeld van wat met betrekking tot de bescherming van de digitale toegang tot de netwerk- en informatiesystemen reeds wordt bepaald in het tweede lid van dezelfde paragraaf .[23]

Ontworpen artikel 2.5.2.88

Het ontworpen artikel 2.5.2.88 somt voor elk van de vier categorieën van personen die het definieert, de persoonsgegevens op die mogen worden verwerkt.

In de inleidende zin van paragraaf 3 moet de beoogde categorie nauwkeuriger worden omschreven. De woorden “Van de inspecteurs” moeten worden vervangen door de woorden “Van de leden van de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4”.[24]

---

21 L’article 4.2.4.4 du Code est remplacé par l’article 18 de l’avant-projet.

22 L’article 9 du Règlement général sur la protection des données pose, en son paragraphe 1er, le principe de l’interdiction du traitement des données biométriques aux fins d’identifier une personne physique de manière unique, et énumère ensuite, dans son paragraphe 2, les exceptions que peut connaitre cette interdiction de principe.

23 Voir également le point 51 de l’avis de l’Autorité de protection des données.

24 Comme le suggère l’Autorité de protection des données au point 79 de son avis.

21 Artikel 4.2.4.4 van het Wetboek wordt vervangen bij artikel 18 van het voorontwerp.

22 Artikel 9 van de algemene verordening gegevensbescherming stelt in lid 1 als beginsel dat de verwerking van biometrische gegevens met het oog op de unieke identificatie van een natuurlijke persoon verboden is en somt vervolgens in lid 2 de mogelijke uitzonderingen op dat principiële verbod op.

23 Zie ook punt 51 van het advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

24 Zoals de Gegevensbeschermingsautoriteit in punt 79 van haar advies voorstelt.

Article 15

Dans le membre de phrase liminaire, les mots “à l’article 4.2.1.2, § 1er, 1°,” seront remplacés par les mots “à l’article 4.2.1.2., § 1er, 2°,”.

Article 18

Article 4.2.4.4 en projet

Le paragraphe 3 énonce:

“Si, dans le cadre de l’exercice de leurs compétences, les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, ont connaissance d’autres délits, ils en informent immédiatement les services de police compétents”.

Ce paragraphe reproduit, sous une forme légèrement modifiée, le texte de l’actuel article 4.2.4.4, § 3, du Code. La référence qui y est faite aux “membres du personnel visés visé au paragraphe 1er, 2°” ne peut cependant y être reprise sans modification. Le paragraphe 1er, 2°, ne vise, en effet, pas la même catégorie de membres du personnel que sa version actuelle.

Dans sa version en projet, cette disposition vise “les membres du personnel de l’Administration générale des Douanes et Accises”, alors que sa version actuelle renvoie aux “membres du personnel désignés par le Roi et assermentés à cette fin de l’autorité compétente siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein des organes déterminés à l’article 2.5.2.5, § 2”, ce dernier disposant quant à lui:

“L’Autorité Nationale de Sûreté Maritime est soutenue par:

1° un secrétariat permanent dont le fonctionnement est déterminé par le Roi;

2° une commission permanente d’experts dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par le Roi”.

Le paragraphe 3 sera revu à la lumière de cette observation.

Article 19

Article 4.2.4.4/1 en projet

La liste des dispositions énumérées au paragraphe 2, alinéa 1er, sera mise en concordance avec celle figurant à l’alinéa 1er, du paragraphe 1er.

Article 21

La disposition que l’article 21 vise à compléter est l’article 4.2.4.10, § 1er, alinéa 1er, du Code, et non l’article 4.2.1.10, § 1er, alinéa 1er.

Artikel 15

In de inleidende zin moeten de woorden “In artikel 4.2.1.2, § 1, 1°,” worden vervangen door de woorden “In artikel 4.2.1.2., § 1, 2°,”.

Artikel 18

Ontworpen artikel 4.2.4.4

Paragraaf 3 luidt als volgt:

“Indien de in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.”

Die paragraaf neemt de tekst van het huidige artikel 4.2.4.4., § 3, van het Wetboek in een licht gewijzigde vorm over. De verwijzing die daarin naar de “in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden” wordt gemaakt, kan men evenwel niet ongewijzigd overnemen. Paragraaf 1, 2°, slaat immers niet op dezelfde categorie van personeelsleden als de huidige versie ervan.

In haar ontworpen versie heeft die bepaling betrekking op “de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen”, terwijl haar huidige versie verwijst naar “de door de Koning aangeduide en te dien einde beëdigde personeelsleden van de bevoegde overheid die als effectief of plaatsvervangend lid zetelen of tewerkgesteld zijn in de organen bepaald in artikel 2.5.2.5, § 2”. Die laatstgenoemde bepaling stelt van haar kant het volgende:

“De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging wordt ondersteund door:

1° een permanent secretariaat waavan de werking wordt bepaald door de Koning;

2° een permanente commissie van deskundigen waarvan de samenstelling en de werking worden bepaald door de Koning.”

Paragraaf 3 moet in het licht van deze opmerking worden herzien.

Artikel 19

Ontworpen artikel 4.2.4.4/1

De lijst van de bepalingen die in paragraaf 2, eerste lid, worden opgesomd, moet in overeenstemming worden gebracht met de lijst die is opgenomen in het eerste lid van paragraaf 1.

Artikel 21

De bepaling die bij artikel 21 wordt aangevuld, is artikel 4.2.4.10, § 1, eerste lid, van het Wetboek, en niet artikel 4.2.1.10, § 1, eerste lid.

Cet article 4.2.4.10, intitulé: “Compétences de l’Unité de Gestion du modèle mathématique de la mer du Nord”, est inséré dans le Code par un avant-projet de loi “visant la protection du milieu marin et l’organisation de l’aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique”, qui a fait l’objet de l’avis de la section de législation n° 71.158/1 donné le 13 mai 2022.

Il reviendra à l’auteur de l’avant-projet de veiller à ce que l’adoption et l’entrée en vigueur de l’article 21 ne précèdent pas celle de la future disposition qu’il vise à compléter.

Article 22

Article 4.3.1.4 en projet

1. Le fonds budgétaire concernant l’application maritime et marine est créé par l’article 25 et non par l’article 23, de l’avant-projet. Ce dernier sera, en outre, cité avec son intitulé exact.

L’alinéa 1er sera corrigé sur ces deux points.

2. À l’alinéa 3, la référence faite à l’article 4.1.2.48, § 5, sera remplacée par une référence à l’article 4.1.2.49, § 5 [25].

3. L’observation particulière formulée à propos de l’article 21 de l’avant-projet vaut, mutatis mutandis, pour les alinéas 2 et 3. L’auteur de l’avant-projet veillera, en outre, à respecter l’intitulé exact de cette future loi.

Article 23

Dans le membre de phrase liminaire, les mots “comprenant les articles 4.6.1.1 à 4.6.2.2” seront remplacés par les mots “comprenant les articles 4.6.1.1 à 4.6.2.3”.

Article 25

La colonne “Nature des recette affectées” du point 13, en projet, de la rubrique 33 du tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 “créant des fonds budgétaires”, sera complétée par la mention de l’exception prévue à l’article 4.3.1.4, alinéa 2, en projet, et relative à l’affectation partielle de certaines amendes ou transactions, au Fonds environnement (à hauteur de trente pour cent également).

*

Le greffier, *Le président,*

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE — Martine BAGUET

[25] Lequel est modifié par l’article 14 de l’avant-projet.

Dat artikel 4.2.4.10, met als opschrift “Bevoegdheden van de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee” is in het Wetboek ingevoegd bij een voorontwerp van wet “ter bescherming van het marien milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden” waarover de afdeling Wetgeving op 13 mei 2022 advies 71.158/1 heeft uitgebracht.

De steller van het voorontwerp moet erop toezien dat artikel 21 niet eerder wordt aangenomen en in werking treedt dan de toekomstige bepaling die bij dat artikel 21 zou worden aangevuld.

Artikel 22

Ontworpen artikel 4.3.1.4

1. Het begrotingsfonds betreffende de maritieme en mariene handhaving wordt opgericht bij artikel 25 en niet bij artikel 23 van het voorontwerp. Het opschrift van dat voorontwerp moet bovendien correct worden geciteerd.

Op die twee punten moeten in het eerste lid worden verbeterd.

2. In het derde lid moet de verwijzing naar artikel 4.1.2.48, § 5, worden vervangen door een verwijzing naar artikel 4.1.2.49, § 5.[25]

3. De bijzondere opmerking die over artikel 21 van het voorontwerp is gemaakt, geldt mutatis mutandis voor het tweede en het derde lid. De steller van het voorontwerp moet er bovendien op toezien dat het juiste opschrift van die toekomstige wet wordt vermeld.

Artikel 23

In de inleidende zin moeten de woorden “dat de artikelen 4.6.1.1 tot en met 4.6.2.2 omvat”, worden vervangen door de woorden “dat de artikelen 4.6.1.1 tot 4.6.2.3 omvat”.

Artikel 25

De kolom “Aard van de toegewezen ontvangsten” van het ontworpen punt 13 van rubriek 33 van de tabel die is gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 “houdende oprichting van begrotingsfondsen” moet worden aangevuld met de vermelding van de uitzondering waarin het ontworpen artikel 4.3.1.4, tweede lid, voorziet en die betrekking heeft op de gedeeltelijke toewijzing van sommige geldboetes of verrichtingen aan het Fonds Leefmilieu (eveneens ten belope van dertig percent).

*

De griffier, *De voorzitter,*

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE — Martine BAGUET

[25] Dat wordt gewijzigd bij artikel 14 van het voorontwerp.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du premier ministre, chargé des Affaires étrangères, du ministre de la Mobilité, du ministre des Finances, du ministre de la Justice et de la Mer du Nord, de la ministre de la Défense, de la ministre de l'Intérieur et de la secrétaire d'État au Budget,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le premier ministre, chargé des affaires étrangères, le ministre de la Mobilité, le ministre des Finances, le ministre de la Justice et de la Mer du Nord, la ministre de la Défense, la ministre de l'Intérieur et la secrétaire d'État au Budget sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans le 1° de l'article 120*ter* du Code pénal, inséré par la loi du 19 juillet 1934 et modifié par la loi du 26 juin 2000, les modifications suivantes sont apportées:

1° les mots "autorité miliaire, maritime ou aéronautique" sont remplacés par les mots "autorité militaire ou aéronautique";

2° les mots "un établissement militaire ou maritime" sont remplacés par les mots "un établissement militaire".

Art. 3

À l'article 546/1 du même Code, inséré par la loi du 20 mai 2016 et modifié par la loi du 8 mai 2019, les modifications suivantes sont apportées:

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de eerste minister, belast met Buitenlandse Zaken, minister van Mobiliteit, de minister van Financiën, de minister van Justitie en Noordzee, de minister van Defensie, de minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Begroting,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De eerste minister, belast met Buitenlandse Zaken, de minister van Mobiliteit, de minister van Financiën, de minister van Justitie en Noordzee, de minister van Defensie, de minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Begroting zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 120*ter* van het Strafwetboek, ingevoegd bij de wet van 19 juli 1934 en gewijzigd bij de wet van 26 juni 2000, worden in de bepaling onder 1 ° de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de woorden "militaire, zeevaart- of luchtvaartoverheid" worden vervangen door de woorden "militaire of luchtvaartoverheid";

2° de woorden "een militaire of zeevaartinrichting" wordt vervangen door de woorden "een militaire inrichting".

Art. 3

In artikel 546/1 van hetzelfde wetboek, ingevoegd door de wet van 20 mei 2016 en gewijzigd door de wet van 8 mei 20219 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° les mots “l’article 2.5.2.2, 3° et 4° de la Code belge de la Navigation” sont remplacés par les mots “l’article 2.5.2.3, 4° et 5° du Code belge de la Navigation”;

2° les mots “l’article 2.5.2.3. de la Code belge de la Navigation” sont remplacés par les mots “l’article 2.5.2.4, § 2, du Code belge de la Navigation”.

Art. 4

À l’article 1.1.1.1, § 1er, alinéa 1er, du Code belge de la Navigation, modifié par la loi du 16 juin 2021, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans le 29°, les mots “la directive ISPS” sont remplacés par les mots “la directive sur la sûreté portuaire”;

2° l’alinéa est complété par les 67°, 68° et 69°, rédigés comme suit:

“67° “Partie A du Code ISPS”: la partie A du Code ISPS constituée du préambule et des dispositions obligatoires figurant à l’annexe II du Règlement ISPS;

68° “Partie B du Code ISPS”: la partie B du Code ISPS constituée des recommandations figurant à l’annexe III du Règlement ISPS;

69° “RGPD”: le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l’égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.”.

Art. 5

L’article 1.1.1.2 du même Code est complété par les 8°, 9°, 10°, 11° et 12°, rédigés comme suit:

“8° “NCCN”: le Centre national de crise du Service public fédéral Intérieur;

9° “OCAM”: l’Organe de coordination pour l’analyse de la menace, créé par la loi du 10 juillet 2006 relative à l’analyse de la menace;

10° “ANSM”: l’Autorité Nationale de Sûreté Maritime, telle que visée à l’article 2.5.2.5;

1° de woorden “artikel 2.5.2.2, 3° en 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek” worden vervangen door de woorden “artikel 2.5.2.3, 4° en 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek”;

2° de woorden “artikel 2.5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek” worden vervangen door de woorden “artikel 2.5.2.4, § 2, van het Belgisch Scheepvaartwetboek”.

Art. 4

Artikel 1.1.1.1, § 1, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, gewijzigd door de wet van 16 juni 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 29° worden de woorden “ISPS-richtlijn” vervangen door het woord “Havenbeveiligingsrichtlijn”;

2° het lid wordt aangevuld met de bepalingen onder 67°, 68° en 69°, luidende:

“67° “Deel A van de ISPS-Code”: deel A van de ISPS-Code bestaande uit de preambule en dwingende voorschriften opgenomen in bijlage II van de ISPS-Verordening;

68° “Deel B van de ISPS-Code”: deel B van de ISPS-Code bestaande uit de aanbevelingen opgenomen in bijlage III van de ISPS-Verordening;

69° “AVG”: Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG.”.

Art. 5

Artikel 1.1.1.2 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 8°, 9°, 10°, 11° en 12°, luidende:

“8° “NCCN”: het Nationaal Crisiscentrum van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken;

9° “OCAD”: het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse, opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;

10° “NAMB”: de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, zoals bedoeld in artikel 2.5.2.5;

11° “CLSM”: un Comité local de la Sûreté maritime, tel que visé à l’article 2.5.2.8;

12° “Cellule de la Sûreté maritime”: la division de la Direction générale de la Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports qui est chargée des tâches visées à l’article 4.2.1.44.”.

Art. 6

À l’article 2.4.3.1 du même code, le 1° est abrogé.

Art. 7

À l’article 2.4.3.4, du même code, les mots”à la DGCC” sont remplacés par les mots “au NCCN”.

Art. 8

L’article 2.5.1.2 du même code, modifié par la loi du 16 juin 2021 est complété par un alinéa, rédigé comme suit:

“Lorsque une activité ou une activité prévue dans les zones maritimes belges a un impact sur la navigation, le Contrôle de la navigation peut effectuer une étude de sûreté conformément aux normes de l’OMI en vigueur. Sur la base de cette étude de sûreté, les systèmes de routage des navires ou autres mesures de mitigation peuvent être introduits conformément à l’alinéa 1er. Pour l’élaboration de cette étude de sûreté, une redevance est due par l’exécutant de l’activité ou de l’activité prévu dans les zones maritimes belges au Contrôle de la navigation. Le Roi détermine le tarif de la redevance et les autres règles afférentes à son application et à sa perception.”.

Art. 9

Dans le Code belge de la Navigation, le chapitre 2 du titre 5 du livre 2, contenant les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25, tel que modifié par la loi du 16 juin 2021, est remplacé par ce qui suit:

“Chapitre 2. SÛRETÉ

Section 1re. Dispositions générales

Art. 2.5.2.1. Règlement ISPS et directive sur la sûreté portuaire

11° “LCMB”: een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging, zoals bedoeld in artikel 2.5.2.8;

12° “Cel Maritieme Beveiliging”: de afdeling van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die belast wordt met de taken bedoeld in artikel 4.2.1.44.”.

Art. 6

In artikel 2.4.3.1 van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder 1° opgeheven.

Art. 7

In artikel 2.4.3.4 van hetzelfde wetboek worden de woorden “het ADCC” vervangen door de woorden “het NCCN”.

Art. 8

Artikel 2.5.1.2 van hetzelfde wetboek, gewijzigd door de wet van 16 juni 2021 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“Wanneer een activiteit of een geplande activiteit in de Belgische maritieme zones een impact heeft op de scheepvaart, kan de Scheepvaartcontrole een veiligheidsstudie uitvoeren overeenkomstig de vigerende normen van de IMO. Op basis van deze veiligheidsstudie kunnen scheepsrouteringsystemen of andere mitigerende maatregelen worden ingesteld overeenkomstig het eerste lid. Voor het opstellen van deze veiligheidsstudie is door de uitvoerder van de activiteit of de geplande activiteit in de Belgische maritieme zones een retributie verschuldigd aan de Scheepvaartcontrole. De Koning bepaalt het tarief van deze retributie en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.”.

Art. 9

In het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt hoofdstuk 2 van titel 5 van boek 2, dat de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.25 bevat, gewijzigd door de wet van 16 juni 2021, vervangen als volgt:

“Hoofdstuk 2. BEVEILIGING

Afdeling 1. Algemene Bepalingen

Art. 2.5.2.1. ISPS-Verordening en Havenbeveiligingsrichtlijn

Le présent chapitre prévoit la mise en œuvre du Règlement ISPS et la transposition de la directive sur la sûreté portuaire.

Art. 2.5.2.2. Objectifs

Les objectifs du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution sont les suivants:

1° l'introduction de mesures visant à améliorer la sûreté des navires de mer utilisés dans le commerce international et le trafic intérieur et des installations portuaires associées contre le danger d'actions illicites;

2° le renforcement de la sûreté face aux menaces d'incidents de sûreté par l'établissement de règles relatives à la sûreté;

3° la protection des personnes travaillant dans un port ou une installation portuaire, sur un ouvrage de construction ou de génie civil dans les zones maritimes ou à bord des navires de mer;

4° l'établissement des mesures visant à garantir la sûreté des navires de mer et des ouvrages de construction et de génie civil, y compris les câbles et les pipelines, dans les zones maritimes belges;

5° l'établissement de mécanismes pour le respect du présent chapitre.

Art. 2.5.2.3. Notions

Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par:

1° "sûreté maritime": la combinaison de mesures préventives et de moyens humains et matériels visant à protéger le transport par mer, les ports et les installations portuaires et les zones maritimes belges contre les menaces d'actions illicites intentionnelles;

2° "trafic maritime international": toute liaison maritime par navire de mer entre une installation portuaire belge et une installation portuaire extérieure à la Belgique;

3° "trafic maritime intérieur": toute liaison par navire de mer entre une installation portuaire belge et cette même installation portuaire ou une autre installation portuaire belge;

4° "port": tout ensemble de terre et d'eau existant, comprenant des infrastructures et équipements destinés

Dit hoofdstuk voorziet in de uitvoering van de ISPS-Verordening en in de omzetting van de Havenbeveiligingsrichtlijn.

Art. 2.5.2.2. Doelstellingen

De doelstellingen van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten zijn:

1° het invoeren van maatregelen voor de verbetering van de beveiliging van in de internationale handel en voor binnenlands verkeer gebruikte zeeschepen en bijhorende havenfaciliteiten, tegen het gevaar van ongeoorloofde acties;

2° het verhogen van de beveiliging ten aanzien van dreigingen van beveiligingsincidenten door het vaststellen van regels inzake beveiliging;

3° het beschermen van de personen werkzaam in een haven of havenfaciliteit, op een bouw- of kunstwerk in de maritieme zones of aan boord van zeeschepen;

4° het vaststellen van de maatregelen om de beveiliging van de zeeschepen en bouw- en kunstwerken, met inbegrip van kabels en pijpleidingen, in de Belgische maritieme zones te waarborgen;

5° het vaststellen van mechanismes voor de naleving van dit hoofdstuk.

Art. 2.5.2.3. Begrippen

In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen in boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "maritieme beveiliging": de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die het zeevervoer, de havens en de havenfaciliteiten en de Belgische maritieme zones moeten beschermen tegen dreigingen van opzettelijk ongeoorloofde acties;

2° "internationaal zeescheepvaartverkeer": iedere zeeverbinding per zeeschip tussen een Belgische havenfaciliteit en een havenfaciliteit buiten België;

3° "binnenlands zeescheepvaartverkeer": iedere zeeverbinding per zeeschip tussen een Belgisch havenfaciliteit en diezelfde havenfaciliteit of een andere Belgische havenfaciliteit;

4° "haven": elk uit land en water bestaande cluster met werken en voorzieningen ten behoeve van het

à faciliter les opérations de transport maritime commercial, et les zones environnantes qui ont une incidence sur la sûreté;

5° “installation portuaire”: un emplacement où a lieu l’interface navire/terre qui comprend également, le cas échéant, les zones de mouillage, les postes d’attente et leurs abords à partir de la mer;

6° “interface navire/terre”: une interaction qui se produit lorsque le navire de mer est directement et immédiatement affecté par des actions entrainant le mouvement de personnes ou de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers ou depuis le navire;

7° “incident de sûreté”: tout acte ou circonstance menaçant la sûreté d’un navire de mer, d’une installation portuaire ou d’un port, y compris les actions illicites;

8° “plateforme ISPS”: la plateforme électronique établie et maintenue par le gouvernement fédéral pour l’échange et la mise à jour de toutes les informations de sûreté couvertes par l’application du Code ISPS, du Règlement ISPS, de la directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre et ses arrêtés d’exécution;

9° “organisme de sûreté reconnu”: une entreprise qui est reconnue conformément à l’article 2.5.2.71 pour exécuter les tâches attribuées dans le présent chapitre et ses arrêtés d’exécution;

10° “ministre”: le ministre chargé de la mobilité maritime;

11° “PSO”: l’agent de sûreté portuaire visé à l’article 9 de la directive sur la sûreté portuaire;

12° “PFSO”: l’agent de sûreté de l’installation portuaire;

13° “CSO”: l’agent de sûreté de l’armateur;

14° “SSO”: l’agent de sûreté à bord d’un navire de mer;

15° “action illicite”: toute action intentionnelle qui, compte tenu de sa nature ou de son contexte, pourrait causer des dommages aux ouvrages de construction et de génie civil ou aux câbles ou aux pipelines dans les zones maritimes belges, aux navires de mer du trafic maritime international et national, à l’équipage, aux passagers ou à la cargaison, ou aux ports ou installations portuaires concernés, y compris l’utilisation de navires de mer pour faire entrer ou sortir de Belgique des articles ou produits interdits via les ports et installations

commercieel vervoer over zee, en de omliggende gebieden die een invloed hebben op de beveiliging;

5° “havenfaciliteit”: een locatie waar het schip/land raakvlak plaatsvindt waar ook, in voorkomend geval, ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee toe behoren;

6° “schip/land raakvlak”: een interactie die plaatsvindt wanneer het zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;

7° “beveiligingsincident”: iedere handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de beveiliging van een zeeschip, een havenfaciliteit of een haven, met inbegrip van ongeoorloofde acties;

8° “ISPS-platform”: het door de federale overheid opgericht en onderhouden elektronisch platform voor het uitwisselen en bijhouden van alle beveiligingsinformatie die valt onder de toepassing van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten;

9° “erkende beveiligingsorganisatie”: een onderneming die erkend is overeenkomstig artikel 2.5.2.71 om de in dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten toegewezen taken uit te voeren;

10° “minister”: de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit;

11° “PSO”: de havenbeveiligingsfunctionaris bedoeld in artikel 9 van de Havenbeveiligingsrichtlijn;

12° “PFSO”: de beveiligingsbeambte van een havenfaciliteit;

13° “CSO”: de beveiligingsbeambte van de reder;

14° “SSO”: de beveiligingsbeambte aan boord van een zeeschip;

15° “ongeoorloofde actie”: elke opzettelijke actie die gezien de aard of context ervan schade kan toebrengen aan de bouw- of kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de Belgische maritieme zones, aan zeeschepen in het internationale en binnenlands zeescheepvaartverkeer, aan bemanning, passagiers of lading, of aan de desbetreffende havens of havenfaciliteiten, met inbegrip van het gebruik van zeeschepen om via havens en havenfaciliteiten verboden voorwerpen of producten in- of uit België te brengen, personen of dieren zonder toelating te

portuaires ou pour permettre à des personnes ou des animaux d'embarquer ou de débarquer sans autorisation, ou toute activité connexe.".

Art. 2.5.2.4. Champ d'application

§. 1er. Le présent chapitre s'applique à tous les navires de mer à l'exception:

1° des navires de guerre;

2° des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500;

3° des navires de mer sans propulsion mécanique ou des navires en bois ou de construction primitive;

4° des navires de pêche;

5° des navires n'exerçant pas d'activité économique.

Le Roi peut prendre des mesures pour réglementer la sûreté maritime des navires de mer visés à l'alinéa 1er sous les 2°, 3°, 4° et 5°.

Aux fins du présent chapitre, un navire qui dispose des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure est toujours considéré comme un navire de mer.

§ 2. Le présent chapitre s'applique à toutes les installations portuaires belges soumises au Règlement ISPS et à chaque groupe dans lequel une telle installation portuaire est située.

Le Roi fixe les coordonnées de chaque installation portuaire en tenant compte des dispositions de la section 15 de la partie A du Code ISPS.

Sur la base de la détermination des installations portuaires à l'alinéa 1er et en tenant compte des dispositions de la directive sur la sûreté portuaire et l'évaluation de la sûreté portuaire, le Roi, sur l'avis de l'ANSM, détermine les coordonnées des ports.

Si l'alinéa précédent indique que l'installation portuaire ne doit pas être incluse dans un groupe conformément à l'alinéa 3, les dispositions du Règlement prévalent.

§ 3. Le présent chapitre s'applique à tout ouvrage de construction ou de génie civil et à tout câble ou pipeline dans les zones maritimes belges. Le présent chapitre

laten inschepen of ontschepen, of alle hiermee verband houdende activiteiten.".

Art. 2.5.2.4. Toepassingsgebied

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle zeeschepen met uitzondering van:

1° oorlogsschepen;

2° vrachtschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500;

3° zeeschepen zonder mechanische aandrijving of houten of op primitieve wijze gebouwde schepen;

4° vissersschepen;

5° schepen waarmee geen economische activiteit wordt bedreven.

De Koning kan maatregelen nemen om de maritieme beveiliging te regelen voor de zeeschepen bedoeld in het eerste lid onder 2°, 3°, 4° en 5°.

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt een schip dat zowel over certificaten voor de zeevaart als de binnenvaart beschikt, altijd beschouwd als een zeeschip.

§ 2. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle Belgische havenfaciliteiten die onder de ISPS-Verordening vallen, en op elke cluster waar zich een dergelijke havenfaciliteit bevindt.

De Koning stelt de coördinaten vast van elke havenfaciliteit rekening houdend met de bepalingen uit punt 15 in Deel A van de ISPS-Code.

Op basis van de vaststelling van de havenfaciliteiten in het eerste lid en rekening houdend met de bepalingen uit de Havenbeveiligingsrichtlijn en de havenbeveiligingsbeoordeling, bepaalt de Koning op advies van de NAMB, de coördinaten van de havens.

Indien uit het vorige lid blijkt dat de havenfaciliteit niet in een cluster overeenkomstig het derde lid moet worden opgenomen, dan hebben de bepalingen van de Verordening voorrang.

§ 3. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle bouw- of kunstwerken en elke kabel of pijpleiding in de Belgische maritieme zones. Dit hoofdstuk doet geen afbreuk aan

est sans préjudice des dispositions relatives au passage inoffensif de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

§ 4. Le présent chapitre ne s'applique pas aux installations militaires.

§ 5. Un port et une installation portuaire doivent disposer d'un plan de sûreté valide, en dehors des exceptions prévues au présent chapitre, pour pouvoir accueillir les navires de mer visés au paragraphe 1er.

Section 2. Autorités

Sous-section 1re. Autorité Nationale de Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.5. Création de l'ANSM

L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, ci-après dénommée ANSM, est chargée de la sûreté maritime.

L'ANSM est établie à l'adresse de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

Art. 2.5.2.6. Tâches de l'ANSM

§ 1er. L'ANSM est le point de contact pour l'OMI, la Commission européenne et les autres États, dans le cadre de l'application de cette loi.

L'ANSM est responsable de l'application des mesures de sûreté maritime, en assure le suivi et fournit les renseignements nécessaires tels que visés au Code ISPS, à l'article 2.6 du Règlement ISPS, à l'article 3.4 de la directive sur la sûreté portuaire, au présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

L'ANSM coordonne l'application du Code ISPS, du Règlement ISPS, de la directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, met en œuvre et contrôle les mesures de sûreté prescrites pour les navires, les ports et les installations portuaires.

§ 2. L'ANSM est compétent pour les questions de sûreté:

1° à bord des navires de mer;

2° dans les ports et les installations portuaires;

3° concernant les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines dans les eaux maritimes.

§ 3. L'ANSM est notamment chargée de:

de bepalingen inzake onschuldige doorvaart in het VN-Zeerechtverdrag.

§ 4. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op militaire installaties.

§ 5. Een haven en een havenfaciliteit moeten beschikken over een geldig beveiligingsplan, behalve in de uitzonderingen voorzien in dit hoofdstuk, om de zeeschepen bedoeld in paragraaf 1 te mogen ontvangen.

Afdeling 2. Autoriteiten

Onderafdeling 1. Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Art. 2.5.2.5. Instelling van de NAMB

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, hierna NAMB, is belast met de maritieme beveiliging.

De NAMB is gevestigd op het adres van het Directoraatgeneraal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer te Brussel.

Art. 2.5.2.6. Taken van de NAMB

§ 1. De NAMB is voor de toepassing van deze wet het contactpunt voor de IMO, de Europese Commissie en andere Staten.

De NAMB is verantwoordelijk voor de toepassing van de maatregelen op het gebied van de maritieme beveiliging, verzorgt de opvolging en verschaft de nodige informatie zoals bedoeld in de ISPS-Code, artikel 2.6 van de ISPS-Verordening, artikel 3.4 van de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.

De NAMB coördineert de toepassing van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten, brengt deze ten uitvoer en controleert de voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor schepen, havens en havenfaciliteiten.

§ 2. De NAMB is bevoegd voor de beveiligingsaangelegenheden:

1° aan boord van zeeschepen;

2° in havens en havenfaciliteiten;

3° betreffende bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de maritieme wateren.

§ 3. De NAMB is in het bijzonder belast met:

1° la proposition d'une politique générale relative à la matière de sûreté maritime;

2° l'élaboration des normes relative à la sûreté maritime;

3° le contrôle du respect des normes;

4° la coordination générale des mesures pour la mise en œuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime;

5° la délivrance d'avis, instructions et recommandations sur les mesures de sûreté maritime aux comités locaux pour la sûreté maritime, au MIK et aux autorités compétentes, quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime;

6° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution de la Belgique aux efforts réalisés au niveau européen et international;

7° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté des installations portuaires et ports, et de point de contact national, européen et international pour toutes les questions liées à la sûreté maritime;

8° l'octroi ou le retrait des reconnaissances des organismes de sûreté reconnus;

9° la transmission à l'OMI d'une liste des installations portuaires conformes au Code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

10° la transmission à la Commission européenne d'une liste des ports auxquels le présent chapitre s'applique, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;

11° l'évaluation et l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports, et la remise d'un avis sur la classification des installations portuaires dans un groupe;

12° l'appréciation, l'évaluation et l'approbation des plans de sûreté des ports et des installations portuaires;

13° l'octroi d'une Déclaration d'approbation comme résultat et preuve de l'approbation des plans de sûreté des installations portuaires;

14° le retrait des plans de sûreté des ports et des installations portuaires et des déclarations d'approbation;

1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;

2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging;

3° controle op de naleving van de standaarden;

4° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;

5° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging, het MIK en aan bevoegde overheden;

6° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;

7° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;

8° het verlenen of intrekken van de erkenningen van de erkende beveiligingsorganisaties;

9° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-Code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;

10° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop dit hoofdstuk van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;

11° de evaluatie en goedkeuring van de beveiligingsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en het geven van een advies over het indelen van havenfaciliteiten bij een cluster;

12° het beoordelen, evalueren en goedkeuren van de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten;

13° het verlenen van een Verklaring van Goedkeuring als gevolg en bewijs van de goedkeuring van de beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten;

14° het intrekken van beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten en Verklaringen van Goedkeuring;

15° l'imposition des mesures correctives aux ports et aux installations portuaires après une évaluation.

§ 4. Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'ANSM.

Art. 2.5.2.7. Composition et fonctionnement de l'ANSM

§ 1er. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de l'ANSM, en nommant comme Président le Directeur général de la Direction générale Navigation.

§ 2. L'ANSM est assistée par la Cellule de la Sûreté maritime dans l'exercice de ses fonctions.

Sous-section 2. Comités locaux pour la Sûreté Maritime

Art. 2.5.2.8. Création d'un CLSM

Le Roi crée les Comités locaux pour la sûreté maritime, ci-après dénommés CLSM, et détermine leur composition, leur fonctionnement et les ports et installations portuaires pour lesquels un CLSM est compétent.

Un CLSM visé à l'alinéa 1er agit comme l'autorité responsable des questions de sûreté telle que visée à l'article 3.5 de la directive sur la sûreté portuaire.

Le CLSM fait rapport à l' ANSM en vue de formuler des recommandations et des instructions politiques.

Art. 2.5.2.9. Tâches d'un CLSM

Le CLSM est notamment chargé de:

1° la vérification de l'authenticité des informations fournies par l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou de l'autorité du port;

2° la réalisation des évaluations de la sûreté des ports, la réalisation des évaluations de la sûreté des installations portuaires, et de leurs modifications;

3° la supervision de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, ainsi que la rédaction d'un avis motivé pour l'approbation finale par l'ANSM des plans de sûreté des ports et des installations portuaires, et de leurs modifications;

4° le suivi dans le temps des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;

15° het opleggen van corrigerende maatregelen aan havens en havenfaciliteiten na een evaluatie.

§ 4. De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de NAMB.

Art. 2.5.2.7. Samenstelling en werking van de NAMB

§ 1. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de NAMB, waarbij de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Scheepvaart wordt aangesteld als de voorzitter van de NAMB.

§ 2. De NAMB wordt voor de uitvoering van haar taken bijgestaan door de Cel Maritieme Beveiliging.

Onderafdeling 2. Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging

Art. 2.5.2.8. Instelling van een LCMB

De Koning richt de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging, hierna LCMB, op en bepaalt hun samenstelling, werking en voor welke havens en havenfaciliteiten een LCMB bevoegd is.

Een LCMB zoals bedoeld in het eerste lid fungeert als de autoriteit verantwoordelijk voor beveiligingsaangelegenheden als bedoeld in artikel 3.5 van de Havenbeveiligingsrichtlijn.

Het LCMB rapporteert aan de NAMB met het oog op het formuleren van beleidsaanbevelingen en onderrichtingen.

Art. 2.5.2.9. Taken van een LCMB

Het LCMB is in het bijzonder belast met:

1° het controleren van de echtheid van de door de beveiligingsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;

2° het uitvoeren van de beveiligingsbeoordelingen van havens, het uitvoeren van de beveiligingsbeoordelingen van havenfaciliteiten, en van de wijzigingen hiervan;

3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de NAMB van de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten, en van de wijzigingen hiervan;

4° de opvolging van de beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;

5° l'établissement d'une liste des installations portuaires qui doivent être conformes au Code ISPS dans leur zone;

6° la vérification que les installations portuaires sont conformes aux dispositions du Code ISPS, du présent chapitre et des arrêtés d'exécutions.

Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à un CLSM.

Art. 2.5.2.10. Composition et fonctionnement d'un CLSM

Le Roi détermine la composition et le fonctionnement d'un CLSM dans lequel le PSO du port concerné est désigné comme président.

Sous-section 3 – PSO

Art. 2.5.2.11. Désignation d'un PSO

§ 1er. Si le port dispose d'un capitaine de port conformément à la réglementation régionale, le capitaine de port est désigné comme PSO.

S'il n'y a pas de capitaine de port pour un port, le directeur coordonnateur de la police fédérale de l'arrondissement concerné est le PSO. Si un port comprend plusieurs arrondissements, les directeurs coordonnateurs concernés déterminent d'un commun accord qui est le PSO.

Pour chaque PSO, 2 adjoints sont désignés par l'ANSM sur recommandation du PSO. Si un port comprend plusieurs arrondissements, le directeur coordonnateur qui n'est pas désigné comme PSO devient PSO adjoint.

§ 2. Une personne ne peut pas être nommée en tant que PSO dans 2 ou plusieurs ports différents. Il est interdit à un PSO d'être nommé PFSO.

Par dérogation à l'alinéa 1er, un PSO adjoint peut être désigné comme PFSO pour une installation portuaire dont la gestion ou la propriété est détenue par le port. Cette personne ne peut effectuer aucune tâche au sein du CLSM en ce qui concerne l'installation portuaire concernée.

§ 3. Si le PSO est différent du PFSO, ils collaborent étroitement.

5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code binnen hun gebied;

6° het controleren van de naleving van de bepalingen van de ISPS-code, dit hoofdstuk en de uitvoeringsbesluiten door de havenfaciliteiten.

De Koning kan bijkomende taken toekennen aan een LCMB.

Art. 2.5.2.10. Samenstelling en werking van een LCMB

De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van een LCMB waarbij de PSO van de betrokken haven wordt aangeduid als voorzitter.

Onderafdeling 3 – PSO

Art. 2.5.2.11. Aanduiding PSO

§ 1. Indien de haven beschikt over een havenkapitein overeenkomstig de gewestelijke regelgeving, wordt de havenkapitein aangeduid als PSO.

Indien er voor een haven geen havenkapitein is, is de directeur-coördinator van de federale politie van het betrokken arrondissement de PSO. Indien een haven meerdere arrondissementen omvat, bepalen de betrokken directeur-coördinators in onderling overleg wie de PSO is.

Voor elke PSO worden 2 adjuncten aangeduid door de NAMB op voordracht van de PSO. Indien een haven meerdere arrondissementen omvat, wordt de directeur-coördinator die niet als PSO wordt aangeduid adjunct PSO.

§ 2. Een persoon kan niet tot PSO worden benoemd in 2 of meer verschillende havens. Het is verboden dat een PSO wordt aangesteld als een PFSO.

In afwijking van het eerste lid kan een adjunct PSO als PFSO worden aangeduid voor een havenfaciliteit die in beheer of eigendom van de haven is. Deze persoon kan geen taken uitvoeren in het LCMB met betrekking tot de betrokken havenfaciliteit.

§ 3. Indien een PSO niet dezelfde is als de PFSO werken zij nauw samen.

Art. 2.5.2.12. Tâches

Le PSO agit comme personne de contact locale pour toutes les questions liées à la sûreté maritime du port concerné et est également chargé de la surveillance conformément à l'article 4.2.4.4.

Sous-section 4. Règles communes

Art. 2.5.2.13. Traitement de l'information

Les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté des ports et des installations portuaires ne peuvent être partagés qu'avec les personnes autorisées à y avoir accès et portent la mention "*ISPS-restricted*".

Le Roi détermine:

1° qui est autorisé à prendre connaissance des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des ports et des installations portuaires;

2° la manière dont les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté sont conservés physiquement ou numériquement et le délai pendant lequel ils le sont.

L'ANSM peut marquer d'autres documents avec la mention "ISPS-restricted".

Art. 2.5.2.14. Habilitation de sécurité

Chaque membre de l'ANSM ou du CLSM et chaque membre du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime doit être titulaire d'une habilitation de sécurité de niveau SECRET telle que visée au chapitre III de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.

Si une personne nommée de plein droit à un poste aux fins de la présente loi ne peut disposer de l'habilitation de sécurité requise, le Roi, sur recommandation de l'ANSM, décide du remplacement de cette personne.

Section 3. Sûreté portuaire

Sous-section 1re. Évaluation de la sûreté portuaire

Art. 2.5.2.15. Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté portuaire

§ 1er. Dans chaque port, une évaluation de la sûreté portuaire qui sert de base à l'élaboration du plan de sûreté portuaire et à sa mise en œuvre est effectuée par le CLSM.

Art. 2.5.2.12. Taken

De PSO fungeert als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven en wordt ook belast met het toezicht overeenkomstig artikel 4.2.4.4.

Onderafdeling 4. Gemeenschappelijke voorschriften

Art. 2.5.2.13. Behandeling van informatie

De beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten mogen enkel gedeeld worden met personen die bevoegd zijn om er kennis van te nemen en worden aangemerkt met de vermelding "*ISPS-restricted*".

De Koning bepaalt:

1° wie bevoegd is om kennis te nemen van de beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten;

2° de wijze waarop en de termijn dat de beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen fysiek of digitaal bewaard blijven.

De NAMB kan andere documenten aanmerken met de vermelding "ISPS-restricted".

Art. 2.5.2.14. Veiligheidsmachtiging

Elk lid van de NAMB of een LCMB, en elk personeelslid van de Cel Maritieme Beveiliging moet beschikken over een veiligheidsmachtiging niveau GEHEIM als bedoeld in hoofdstuk III van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.

Indien een persoon die voor de toepassing van deze wet van rechtswege benoemd werd in een functie niet over de vereiste veiligheidsmachtiging kan beschikken, beslist de Koning, op voordracht van de NAMB, over de vervanging van deze persoon.

Afdeling 3. Havenbeveiliging

Onderafdeling 1. Havenbeveiligingsbeoordeling

Art. 2.5.2.15. Uitvoering havenbeveiligingsbeoordeling

§ 1. In elke haven wordt een havenbeveiligingsbeoordeling uitgevoerd door het LCMB dat de basis vormt voor het opstellen van het havenbeveiligingsplan en de implementatie ervan.

L'évaluation de la sûreté portuaire prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port. Les évaluations de la sûreté des installations portuaires effectuées conformément au Règlement ISPS et à la section 4 du présent chapitre, qui se trouvent dans les limites du port, sont prises en compte.

§ 2. L'évaluation de la sûreté portuaire est effectuée dans le respect des exigences déterminées par le Roi et comprend au moins les éléments suivants:

1° l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger;

2° l'identification des risques d'actions illicites;

3° l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures, et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité;

4° l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité;

5° l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, dans l'infrastructure, les politiques et les procédures;

6° l'analyse des risques des éléments susceptibles d'être victimes d'espionnage, de terrorisme et de sabotage à la suite d'influences étrangères au moyen d'une collaboration publique ou privée.

Art. 2.5.2.16. Approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire

§ 1er. Le CLSM soumet l'évaluation de la sûreté portuaire à l'ANSM pour approbation. L'ANSM décide de l'approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire dans les trente jours.

§ 2. Les délais prévus au présent chapitre peuvent être prolongés si le CLSM, l'ANSM ou le ministre, selon le cas, estime que tous les éléments ne sont pas réunis pour prendre une décision ou si l'enquête prend plus de temps. L'absence de décision n'implique pas une approbation automatique.

Bij de havenbeveiligingsbeoordeling wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de beveiliging in de haven. Er wordt rekening gehouden met de beveiligingsbeoordelingen van de havenfaciliteiten uitgevoerd overeenkomstig de ISPS-Verordening en afdeling 4 van dit hoofdstuk, die binnen de grenzen van de haven vallen.

§ 2. De havenbeveiligingsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde vereisten en omvat minstens de volgende elementen:

1° vaststelling en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuren die dienen te worden beschermd;

2° vaststelling van de risico's op ongeoorloofde acties;

3° vaststelling van mogelijke dreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuren en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van beveiligingsmaatregelen;

4° vaststelling, selectie en prioritering van maatregelen en procedurele wijzigingen met het oog op het verminderen van de kwetsbaarheid op het vlak van beveiliging en hun effectiviteitsniveau;

5° vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures;

6° risicoanalyse van die onderdelen die vatbaar zijn voor spionage, terrorisme en sabotage ten gevolge van buitenlandse invloeden door middel van publieke of private samenwerking.

Art. 2.5.2.16. Goedkeuring havenbeveiligings beoordeling

§ 1. Het LCMB legt de havenbeveiligingsbeoordeling voor aan de NAMB ter goedkeuring. De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van de havenbeveiligingsbeoordeling.

§ 2. De termijnen in dit hoofdstuk kunnen verlengd worden indien het LCMB, de NAMB of de minister, naar gelang het geval, van oordeel is dat niet alle elementen aanwezig zijn om een beslissing te nemen of het onderzoek meer tijd in beslag neemt. Het gebrek aan een beslissing impliceert geen automatische goedkeuring.

Art. 2.5.2.17. Durée de validité de l'évaluation de la sûreté portuaire

Une évaluation de la sûreté portuaire peut être utilisée pendant six mois après son approbation pour l'élaboration d'un plan de sûreté portuaire. Si le plan de sûreté portuaire n'est pas approuvé pendant de cette période, ou si le plan doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire est requise.

L'alinéa 1er ne s'applique pas si le plan de sûreté portuaire est modifié conformément à l' l'article 2.5.2.20, alinéa 2 ou 3.

Sous-section 2. Plan de sûreté portuaire

Art. 2.5.2.18. Élaboration du plan de sûreté portuaire

§ 1er. Dans chaque port, un plan de sûreté portuaire est établi par l'autorité du port.

Le gestionnaire des voies navigables élabore le plan de sûreté portuaire pour les ports dont les installations portuaires sont situées le long des voies navigables gérées par un gestionnaire des voies navigables, en collaboration avec le directeur coordonnateur de la police fédérale de l'arrondissement concerné.

Le plan de sûreté portuaire est élaboré en tenant compte de l'évaluation de la sûreté portuaire et prend en compte de manière appropriée les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port. Les plans de sûreté des installations portuaires effectués conformément au Règlement ISPS et à la section 4 du présent chapitre sont intégrés dans le plan de sûreté portuaire.

§ 2. Le plan de sûreté portuaire doit, pour chacun des niveaux de sûreté visés à l'article 2.5.2.24, établir au moins les éléments suivants:

1° les procédures à suivre;

2° les mesures à mettre en place;

3° les actions à entreprendre.

Le plan de sûreté portuaire est élaboré dans le respect des exigences déterminées par le Roi.

Art. 2.5.2.19. Approbation du plan de sûreté portuaire

L'autorité du port ou le gestionnaire des voies navigables soumet le plan de sûreté portuaire au CLSM concerné. Dans un délai de trente jours, le CLSM

Art. 2.5.2.17. Geldigheidsduur havenbeveiligings boordeling

Een havenbeveiligingsbeoordeling kan na de goedkeuring gedurende zes maanden gebruikt worden voor het opstellen van een havenbeveiligingsplan. Indien het havenbeveiligingsplan niet binnen deze termijn is opgesteld of indien het plan vernieuwd moet worden, is een nieuwe havenbeveiligingsbeoordeling vereist.

Het eerste lid is niet van toepassing indien het havenbeveiligingsplan gewijzigd wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.20, tweede lid of derde lid.

Onderafdeling 2. Havenbeveiligingsplan

Art. 2.5.2.18. Opstelling havenbeveiligingsplan

§ 1. In elke haven wordt een havenbeveiligingsplan opgesteld door het havenbestuur.

De waterwegbeheerder stelt het havenbeveiligingsplan op voor havens met havenfaciliteiten gelegen langs de binnenwateren onder het beheer van een waterwegbeheerder, in samenwerking met de directeur-coördinator van de federale politie van het betrokken arrondissement.

Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld rekening houdend met de havenbeveiligingsbeoordeling waarbij op adequate wijze de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de beveiliging in de haven in rekening worden genomen. De beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten uitgevoerd overeenkomstig de ISPS-Verordening en afdeling 4 van dit hoofdstuk worden geïntegreerd in het havenbeveiligingsplan.

§ 2. In het havenbeveiligingsplan wordt, voor elk van de genoemde beveiligingsniveaus bedoeld in artikel 2.5.2.24, minstens de volgende punten vastgesteld:

1° de te volgen procedures;

2° de in te voeren maatregelen;

3° de te nemen acties.

Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de door de Koning bepaalde vereisten.

Art. 2.5.2.19. Goedkeuring havenbeveiligingsplan

Het havenbestuur of de waterwegbeheerder legt het havenbeveiligingsplan voor aan het betrokken LCMB. Binnen de dertig dagen geeft het betrokken LCMB een

concerné soumet un avis à l'ANSM. L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté portuaire dans les trente jours suivant la réception de l'avis.

L'approbation est valable cinq ans, après quoi un nouveau plan de sûreté portuaire doit être élaboré sur la base d'une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire.

Art. 2.5.2.20. Modification du plan de sûreté portuaire

Toute modification substantielle doit être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle. La durée de validité déterminée conformément à l'article 2.5.2.19, alinéa 2, reste inchangée lors de l'approbation d'une modification substantielle.

Pour intégrer de nouveaux plans ou des plans modifiés de sûreté d'une installation portuaire, une approbation annuelle par le CLSM et l'ANSM suffit.

Dans le cas d'événements ou d'incidents temporaires qui n'entrainent pas de changement du niveau ISPS, l'ANSM peut, sur l'avis du CLSM, adapter le plan de sûreté portuaire pour la durée de l'événement ou de l'incident.

Art. 2.5.2.21. Retrait du plan de sûreté portuaire

§ 1er. Le plan de sûreté portuaire peut être retiré par l'ANSM dans le cas où:

1° la sûreté du port ne peut plus être garantie avec le plan de sûreté portuaire approuvé;

2° l'autorité du port a agi en violation du plan de sûreté portuaire, du Règlement ISPS, de la directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution;

3° l'autorité du port ne suit pas les instructions visées à l'article 2.5.2.22, § 2.

L'ANSM peut imposer au port une interdiction d'accueillir des navires de mer dans l'ensemble du port ou dans certaines parties du port si la sûreté dans ces zones ne peut être garantie.

§ 2. Un recours contre le retrait ou l'interdiction peut être introduit auprès du ministre dans les dix jours après la notification de la décision.

Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu le port et l'ANSM.

advies aan de NAMB. De NAMB beslist binnen de dertig dagen na ontvangst van het advies over goedkeuring van het havenbeveiligingsplan.

De goedkeuring geldt voor vijf jaar waarna een nieuw havenbeveiligingsplan moet worden opgesteld op grond van een vernieuwde havenbeveiligingsbeoordeling.

Art. 2.5.2.20. Wijziging havenbeveiligingsplan

Elke substantiële wijziging moet aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd. De geldigheidsduur bepaald overeenkomstig artikel 2.5.2.19, tweede lid, blijft onveranderd bij de goedkeuring van een substantiële wijziging.

Voor de integratie van nieuwe of gewijzigde beveiligingsplannen van een havenfaciliteit volstaat een jaarlijksegoedkeuring door het LCMB en de NAMB.

Bij tijdelijke evenementen of voorvallen, die geen verandering van het ISPS-niveau met zich meebrengen, kan de NAMB op advies van het LCMB het havenbeveiligingsplan aanpassen voor de duur van het evenement of voorval.

Art. 2.5.2.21. Intrekking havenbeveiligingsplan

§ 1. Het havenbeveiligingsplan kan door de NAMB worden ingetrokken ingeval:

1° de beveiliging in de haven niet meer gegarandeerd kan worden met het goedgekeurde havenbeveiligingsplan;

2° het havenbestuur heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk of zijn uitvoeringsbesluiten;

3° het havenbestuur geen gevolg geeft aan de in artikel 2.5.2.22, § 2 bedoelde instructies.

De NAMB kan de haven een verbod opleggen om zeeschepen te ontvangen in de gehele haven of in bepaalde delen van de haven indien de beveiliging in deze zones niet gegarandeerd kan worden.

§ 2. Beroep tegen de intrekking of het verbod kan worden ingesteld bij de minister binnen de tien dagen nadat de beslissing ter kennis werd gebracht.

De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de haven en de NAMB gehoord te hebben.

Le recours ne suspend pas la décision.

Art. 2.5.2.22. Évaluations intermédiaires

§ 1er. Le plan de sûreté portuaire est évalué par l'ANSM:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation;

2° si la sûreté du port ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.

§ 2. Sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 1er, l'ANSM peut:

1° fixer les délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté portuaire doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.19;

2° retirer le plan de sûreté portuaire conformément à l'article 2.5.2.21;

3° faire procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire par le CLSM.

Art. 2.5.2.23. Exercice

Le plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice dont les exigences sont fixées par le Roi.

Le PSO informe l'ANSM un mois avant l'exercice prévu.

Au plus tard un mois après l'exercice, un rapport est soumis à l'ANSM par le PSO.

Sous-section 3. Niveau de sûreté

Art. 2.5.2.24. Description des niveaux de sûreté

Il existe trois niveaux de sûreté:

1° niveau de sûreté 1: maintien d'un minimum de mesures de sûreté protectrices appropriées en permanence;

2° niveau de sûreté 2: maintien de mesures de sûreté protectrices supplémentaires pendant un temps déterminé en raison d'un risque accru d'un incident de sûreté;

Het beroep schorst de beslissing niet.

Art. 2.5.2.22. Tussentijdse evaluaties

§ 1. Het havenbeveiligingsplan wordt geëvalueerd door de NAMB:

1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;

2° indien de beveiliging van de haven door één of meer ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

§ 2. Op basis van de evaluatie bedoeld in paragraaf 1 kan de NAMB:

1° termijnen vaststellen waarbinnen een aanpassing van het havenbeveiligingsplan moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.19;

2° het havenbeveiligingsplan intrekken overeenkomstig artikel 2.5.2.21;

3° het LCMB een nieuwe havenbeveiligingsbeoordeling laten uitvoeren.

Art. 2.5.2.23. Oefening

Het havenbeveiligingsplan wordt minstens éénmaal per kalenderjaar getest door middel van een oefening waarvan de vereisten worden vastgelegd door de Koning.

De PSO brengt de NAMB één maand voor de geplande oefening op de hoogte.

Uiterlijk één maand na de oefening wordt een verslag ingediend bij de NAMB door de PSO.

Onderafdeling 3. Beveiligingsniveau

Art. 2.5.2.24. Omschrijving beveiligingsniveaus

Er zijn drie beveiligingsniveaus:

1° beveiligingsniveau 1: het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende beschermende beveiligingsmaatregelen;

2° beveiligingsniveau 2: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van bijkomende beschermende beveiligingsmaatregelen in verband met een verhoogd risico op een beveiligingsincident;

3° niveau de sûreté 3: maintien de mesures de sûreté protectrices spécifiques supplémentaires pendant un temps déterminé, lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, même si la cible spécifique peut ne pas être identifiée, permettant à l'ANSM et au CLSM compétent d' imposer des mesures.

Art. 2.5.2.25. Modification du niveau de sûreté

Le niveau de sûreté 1 s'applique toujours aux ports, à moins que l'ANSM, après avis du NCCN, ne le modifie en niveau de sûreté 2 ou 3 pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour une partie du port.

Toute modification du niveau de sûreté en vigueur dans un port ou une partie du port est immédiatement notifié par l'ANSM au CLSM concerné.

Le CLSM concerné notifie cette modification aux navires de mer en route vers ou dans le port et aux installations portuaires.

Section 4. Sûreté des installations portuaires

Sous-section 1re. Dispositions générales

Art. 2.5.2.26. Règlement ISPS

Lors de la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, les recommandations de la partie B du Code ISPS sont prises en compte dans la mesure du possible, à l'exception des dispositions figurant à l'article 3.5 du Règlement ISPS qui sont obligatoires.

L'installation portuaire est tenue d'entreprendre des actions conformément aux niveaux de sûreté en vigueur introduits sur la base de l'article 2.5.2.25 et de se conformer aux instructions de l'ANSM et du CLSM compétent au niveau de sûreté 3.

Art. 2.5.2.27. Catégories

Les installations portuaires sont classées dans les catégories suivantes:

1° catégorie 1: installations portuaires pour le transport de marchandises;

2° catégorie 2: installations portuaires pour le transport de passagers.

3° beveiligingsniveau 3: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van verdere specifieke beschermende beveiligingsmaatregelen, wanneer een beveiligingsincident waarschijnlijk of ophanden is, zelfs indien het specifieke doelwit misschien niet kan worden vastgesteld, waarbij de NAMB en het betrokken LCMB maatregelen kunnen opleggen.

Art. 2.5.2.25. Wijziging beveiligingsniveau

Beveiligingsniveau 1 geldt steeds voor de havens, tenzij de NAMB, na advies van het NCCN, dit wijzigt naar beveiligingsniveau 2 of 3 voor de gehele haven of in voorkomend geval voor een gedeelte van de haven.

Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of een gedeelte van de haven wordt door de NAMB onmiddellijk ter kennis gebracht aan het betrokken LCMB.

Het betrokken LCMB brengt deze wijziging ter kennis van de zeeschepen op weg naar of in de haven en van de havenfaciliteiten.

Afdeling 4. Beveiliging van havenfaciliteiten

Onderafdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 2.5.2.26. ISPS-Verordening

Bij de tenuitvoerlegging van de bepalingen van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de aanbevelingen uit Deel B van de ISPS-Code, met uitzondering van de bepalingen opgenomen in artikel 3.5 van de ISPS-Verordening die van dwingend recht zijn.

De havenfaciliteit is verplicht acties te ondernemen overeenkomstig de geldende beveiligingsniveaus die worden ingesteld op grond van artikel 2.5.2.25 en de instructies van de NAMB en het bevoegde LCMB bij beveiligingsniveau 3 na te leven.

Art. 2.5.2.27. Categorieën

De havenfaciliteiten worden ingedeeld in de volgende categorieën:

1° categorie 1: havenfaciliteiten voor goederenvervoer;

2° categorie 2: havenfaciliteiten voor passagiersvervoer.

L'ANSM, lors de l'approbation de l'évaluation de la sûreté visée à l'article 2.5.2.30, décide à quelle catégorie l'installation portuaire appartiendra.

Art. 2.5.2.28. Installations portuaires utilisées principalement pour des voyages non internationaux

L'ANSM, après avis du CLSM compétent, décide dans quelle mesure le présent chapitre s'applique aux installations portuaires principalement utilisées pour les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, mais qui servent occasionnellement des navires à l'arrivée ou au départ d'un voyage international, conformément aux dispositions de la Règle 2, 2, du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. Aux fins du présent article, on entend par "occasionnel" un maximum de 10 navires de mer par an et jamais plus de deux navires de mer amarrés à l'installation portuaire en même temps.

L'évaluation de la sûreté de ces installations portuaires est effectuée conformément à l'article 2.5.2.30. Les cargaisons déchargées dans ces installations portuaires ne doivent jamais provenir de l'extérieur de l'Union européenne et ne doivent pas être laissées sans surveillance.

Art. 2.5.2.29. Niveau de sûreté

Les niveaux de sûreté à l'article 2.5.2.24 sont d'application *mutatis mutandis* aux installations portuaires et sont introduits conformément à la procédure prévue à l'article 2.5.2.25.

Lorsque l'installation portuaire est informée que le niveau de sûreté applicable à un navire de mer est plus élevé que celui qui s'applique à l'installation portuaire, le PFSO le signale au CLSM et à l'ANSM.

Sous-section 2. Évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

Art. 2.5.2.30. Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

Le CLSM dans la zone duquel l'installation portuaire est située élabore une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la règle 10 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, aux dispositions du 15 de la partie A du Code ISPS et aux dispositions des 15.3 à 15.16 de la partie B du Code ISPS.

La possibilité, prévue au 15.6 de la partie A du Code ISPS, qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plus d'une installation portuaire ne peut être autorisée qu'avec l'accord exprès préalable de l'ANSM.

De NAMB beslist bij de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling bedoeld in artikel 2.5.2.30 tot welke categorie de havenfaciliteit zal behoren.

Art. 2.5.2.28. Havenfaciliteiten hoofdzakelijk gebruikt voor niet-internationale reizen

De NAMB beslist na advies van het betrokken LCMB in hoeverre dit hoofdstuk van toepassing is op havenfaciliteiten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor schepen die geen internationale reizen maken, maar die incidenteel zeeschepen bedienen die aankomen van of vertrekken op een internationale reis, overeenkomstig de bepalingen van Voorschrift 2, punt 2 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder incidenteel een maximaal aantal van 10 zeeschepen per jaar verstaan, waarbij nooit meer dan 2 zeeschepen op hetzelfde ogenblik aan de havenfaciliteit zijn afgemeerd.

De beveiligingsbeoordeling voor deze havenfaciliteiten wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 2.5.2.30. De lading die gelost wordt op dergelijke havenfaciliteiten mag nooit van oorsprong afkomstig zijn van buiten de Europese Unie en niet onbewaakt achter gelaten worden.

Art. 2.5.2.29. Beveiligingsniveau

De beveiligingsniveaus van artikel 2.5.2.24 zijn van overeenkomstige toepassing op havenfaciliteiten en worden ingesteld overeenkomstig de procedure van artikel 2.5.2.25.

Wanneer de havenfaciliteit bericht krijgt dat het beveiligingsniveau op een zeeschip op weg naar of aangemeerd in de havenfaciliteit hoger ligt dan dat in de havenfaciliteit, meldt de PFSO dit aan het LCMB en de NAMB.

Onderafdeling 2. Beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit

Art. 2.5.2.30. Uitvoering beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

Het LCMB in wiens gebied de havenfaciliteit zich bevindt, stelt een beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit op overeenkomstig Voorschrift 10 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag, de bepalingen van punt 15 van Deel A van de ISPS-Code en de bepalingen van punt 15.3 tot en met 15.16 van Deel B van de ISPS-Code.

De mogelijkheid vervat in punt 15.6 van Deel A van de ISPS-Code om een beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit meer dan één havenfaciliteit te laten omvatten, kan enkel worden toegestaan na uitdrukkelijk voorafgaandelijk akkoord van de NAMB.

Art. 2.5.2.31 Approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

L'ANSM décide dans les trente jours à compter de la transmission par le CLSM de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire à l'ANSM, si celle-ci est approuvée ou si des actions supplémentaires sont requises.

Art. 2.5.2.32. Durée de validité de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire

Outre les raisons énoncées au 15.4 de la partie A du Code ISPS, chaque évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être revue par le CLSM au moins une fois tous les cinq ans.

Une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire peut être utilisée pendant trois mois après son approbation pour l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire. Si le plan de sûreté de l'installation portuaire n'est pas élaboré pendant cette période, ou si le plan doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est nécessaire.

L'alinéa 2 ne s'applique pas lorsque le plan de sûreté de l'installation portuaire est modifié conformément à l'article 2.5.2.36, alinéa 2.

Sous-section 3. Plan de sûreté d'une installation portuaire

Art. 2.5.2.33. PFSO

§ 1er. Chaque entreprise qui exploite une installation portuaire nomme un PFSO.

Le PFSO est:

1° lié à l'entreprise par un contrat de travail; ou

2° un administrateur de l'entreprise; ou

3° un membre du personnel d'un organisme de sûreté reconnu.

L'entreprise notifie immédiatement la nomination d'un PFSO ou toute modification de celle-ci au CLSM compétent, qui notifie cette nomination à l'ANSM.

Pour être nommé PFSO, il doit subir au moins une vérification de sécurité telle que visée à l'article 22*quinquies* de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Si

Art. 2.5.2.31 Goedkeuring beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

De NAMB beslist binnen de dertig dagen nadat het LCMB de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit heeft overgemaakt aan de NAMB of deze wordt goedgekeurd of dat bijkomende actie vereist is.

Art. 2.5.2.32. Geldigheidsduur beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

Naast de redenen bepaald in punt 15.4 van Deel A van de ISPS-Code, wordt elke beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit minstens éénmaal om de vijf jaar door het LCMB herzien.

Een beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit kan na de goedkeuring gedurende drie maanden gebruikt worden voor het opstellen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit. Indien het beveiligingsplan van de havenfaciliteit niet binnen deze termijn is opgesteld of het plan vernieuwd moet worden, is een nieuwe beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit vereist.

Het tweede lid is niet van toepassing indien het beveiligingsplan van de havenfaciliteit gewijzigd wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.36, tweede lid.

Onderafdeling 3. Beveiligingsplan van een havenfaciliteit

Art. 2.5.2.33. PFSO

§ 1. Elke onderneming die een havenfaciliteit exploiteert stelt een PFSO aan.

De PFSO is:

1° verbonden aan de onderneming door middel van een arbeidsovereenkomst; of

2° een bestuurder van de onderneming; of

3° een personeelslid van een erkende beveiligingsorganisatie.

De onderneming brengt de aanstelling van een PFSO of elke wijziging hiervan onmiddellijk ter kennis van het betrokken LCMB die deze aanstelling ter kennis brengt van de NAMB.

Om als PFSO te worden aangesteld moet deze minstens een veiligheidsverificatie ondergaan zoals bedoeld in artikel 22*quinquies* van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen,

un avis de sécurité négatif est émis, cette personne ne peut exercer la fonction de PFSO.

Un PFSO doit disposer du certificat visé à l'article 2.5.2.39, § 2r, alinéa 2, au plus tard dans les six mois suivant la nomination.

§ 2. La responsabilité du PFSO est déterminée conformément au 17.2 de la partie A du Code ISPS et à la législation du travail ou sur les sociétés du droit commun en vigueur.

§ 3. L'entreprise est tenue de fournir le soutien nécessaire au PFSO pour lui permettre d'effectuer correctement les tâches et les responsabilités déterminées par le Code ISPS, le Règlement ISPS, le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

§ 4. Sans préjudice du paragraphe 1er, un PFSO peut être nommé pour plus d'une installation portuaire.

Si le PFSO est un membre du personnel d'un organisme de sûreté reconnu, il n'est pas permis que l'organisme de sûreté reconnu soit également l'employeur des agents de gardiennage de l'installation portuaire.

§ 5. Pour chaque PFSO, il est nommé au moins un adjoint auquel s'appliquent les paragraphes 1er à 4.

Art. 2.5.2.34. Élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire

§ 1er. L'entreprise qui exploite l'installation portuaire élabore le plan de sûreté de l'installation portuaire.

Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré conformément:

1° au 16 de la partie A du Code ISPS;

2° au 16 de la partie B du Code ISPS, qui est obligatoire aux fins de la présente loi, à l'exception:

des dispositions du 16.1;

des dispositions des 16.61 jusqu'à et y compris 16.63.

3° aux arrêtés d'exécution pris sur la base de l'article 2.5.2.45 qui fixent les normes nécessaires auxquelles la sûreté doit se conformer;

4° de l'évaluation de la sûreté.

veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Indien een negatief veiligheidsadvies wordt uitgebracht, kan deze persoon de functie van PFSO niet uitoefenen.

Een PFSO moet uiterlijk binnen de zes maanden na de aanstelling beschikken over het certificaat bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2, tweede lid.

§ 2. De verantwoordelijkheden van de PFSO worden vastgesteld overeenkomstig punt 17.2 van deel A van de ISPS-Code en de aansprakelijkheid overeenkomstige de vigerende gemeenrechtelijke arbeids- of vennootschapswetgeving.

§ 3. De onderneming is ertoe gehouden om de nodige steun te geven aan de PFSO zodat deze de taken en verantwoordelijkheden bepaald in de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten naar behoren kan uitvoeren.

§ 4. Onverminderd paragraaf 1 kan een PFSO worden aangesteld voor meer dan één havenfaciliteit.

Indien de PFSO een personeelslid van een erkende beveiligingsorganisatie is, is het niet toegelaten dat de erkende beveiligingsorganisatie ook de werkgever is van de bewakingsagenten op de havenfaciliteit.

§ 5. Voor elke PFSO wordt minstens een plaatsvervanger aangesteld waarop de paragrafen 1 tot en met 4 van toepassing zijn.

Art. 2.5.2.34. Opstellen beveiligingsplan van de havenfaciliteit

§ 1. De onderneming die de havenfaciliteit exploiteert stelt het beveiligingsplan van de havenfaciliteit op.

Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit moet opgesteld worden overeenkomstig:

1° punt 16 van deel A van de ISPS-Code;

2° punt 16 van deel B van de ISPS-Code dat voor de toepassing van deze wet van dwingend recht is, met uitzondering van:

de bepalingen van punt 16.1;

de bepalingen van de punten 16.61 tot en met 16.63.

3° de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van artikel 2.5.2.45 die de nodige standaarden vaststellen waaraan de beveiliging moet voldoen;

4° de beveiligingsbeoordeling.

Pour l'approbation de l'évaluation de la sûreté sur laquelle le plan de sûreté est basé, l'ANSM peut bénéficier d'une dérogation à une ou plusieurs dispositions visées à l'alinéa 2, 2°.

§ 2. Pour chaque installation portuaire, un plan de sûreté distinct doit être établi même si l'évaluation de la sûreté couvre plusieurs installations portuaires, conformément à l'article 2.5.2.30, alinéa 2.

Art. 2.5.2.35. Approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire

Le PFSO soumet le plan de sûreté de l'installation portuaire à l'approbation du CLSM compétent dans les trois mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire. Dans les trente jours, le CLSM concerné donne un avis motivé à l'ANSM. L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire dans les trente jours.

L'approbation est valable cinq ans, après quoi un nouveau plan de sûreté doit être élaboré sur la base d'une nouvelle évaluation de la sûreté.

Art. 2.5.2.36 Modification du plan de sûreté de l'installation portuaire

Toute modification substantielle doit également être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle. La durée de validité déterminée conformément à l'article 2.5.2.35, alinéa 2, reste inchangée lors de l'approbation d'une modification substantielle.

Dans le cas d'événements ou d'incidents temporaires, l'ANSM peut, sur l'avis du CLSM, adapter le plan de sûreté pour la durée de l'événement ou de l'incident.

Art. 2.5.2.37. Retrait du plan de sûreté de l'installation portuaire

§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être retiré par l'ANSM dans le cas où:

1° la sûreté de l'installation portuaire ne peut plus être garantie avec le plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé;

2° l'entreprise qui exploite l'installation portuaire a agi en violation du plan de sûreté de l'installation portuaire, du Règlement ISPS, du présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution;

Bij het goedkeuren van de beveiligingsbeoordeling waarop het beveiligingsplan wordt gebaseerd, kan de NAMB ontheffing ontlenen van één of meerdere bepalingen bedoeld in het tweede lid, 2°.

§ 2. Voor elke havenfaciliteit moet een afzonderlijk beveiligingsplan worden opgemaakt zelfs indien de beveiligingsbeoordeling meerdere havenfaciliteiten omvat overeenkomstig artikel 2.5.2.30, tweede lid.

Art. 2.5.2.35. Goedkeuring beveiligingsplan van de havenfaciliteit

De PFSO legt het beveiligingsplan van de havenfaciliteit voor aan het betrokken LCMB ter goedkeuring binnen de drie maanden na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit. Binnen de dertig dagen geeft het betrokken LCMB een gemotiveerd advies aan de NAMB. De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit.

De goedkeuring geldt voor vijf jaar waarna een nieuw beveiligingsplan moet worden opgesteld op grond van een vernieuwde beveiligingsbeoordeling.

Art. 2.5.2.36 Wijziging beveiligingsplan van de havenfaciliteit

Elke substantiële wijziging moet ook aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd. De geldigheidsduur bepaald overeenkomstig artikel 2.5.2.35, tweede lid, blijft onveranderd bij de goedkeuring van een substantiële wijziging.

Bij tijdelijke evenementen of voorvallen kan de NAMB op advies van het LCMB het beveiligingsplan aanpassen voor de duur van het evenement of voorval.

Art. 2.5.2.37. Intrekking beveiligingsplan van de havenfaciliteit

§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit kan door de NAMB worden ingetrokken ingeval:

1° de beveiliging in de havenfaciliteit niet meer gegarandeerd kan worden met het goedgekeurde beveiligingsplan van de havenfaciliteit;

2° de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert heeft gehandeld in strijd met beveiligingsplan van de havenfaciliteit, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk of zijn uitvoeringsbesluiten;

3° l'entreprise qui exploite l'installation portuaire ne suit pas les instructions visées à l'article 2.5.2.38.

Le retrait ne peut être que total.

§ 2. Un recours contre le retrait peut être introduit auprès du ministre dans les dix jours après la notification de la décision.

Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu l'installation portuaire et l'ANSM.

Le recours ne suspend pas la décision.

Art. 2.5.2.38. Évaluations intermédiaires

§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire est évalué par le CLSM:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation;

2° si la sûreté de l'installation portuaire ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.

§ 2. Le CLSM transmet l'évaluation à l'ANSM qui, sur la base de cette évaluation, peut:

1° fixer les délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté de l'installation portuaire doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.35;

2° retirer le plan de sûreté de l'installation portuaire totalement, conformément à l'article 2.5.2.37;

3° faire procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté par le CLSM.

Art. 2.5.2.39. Formation

§ 1er. Chaque PFSO doit avoir des connaissances, une expertise et avoir réussi un examen couvrant tous les éléments pertinents pour l'installation portuaire suivants:

1° l'administration de la sûreté;

2° les conventions, codes et recommandations internationaux applicables;

3° la législation et les réglementations belges et européennes applicables;

3° de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert geen gevolg geeft aan de in artikel 2.5.2.38 bedoelde instructies.

De intrekking kan enkel geheel zijn.

§ 2. Beroep tegen de intrekking kan worden ingesteld bij de minister binnen de tien dagen nadat de beslissing ter kennis werd gebracht.

De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de havenfaciliteit en de NAMB gehoord te hebben.

Het beroep schorst de beslissing niet.

Art. 2.5.2.38. Tussentijdse evaluaties

§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit wordt door het LCMB geëvalueerd:

1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;

2° indien de beveiliging van de havenfaciliteit door één of meer ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

§ 2. Het LCMB maakt de evaluatie over aan de NAMB die op basis van deze evaluatie:

1° termijnen kan vaststellen waarbinnen een aanpassing van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.35;

2° het beveiligingsplan van de havenfaciliteit geheel kan intrekken overeenkomstig artikel 2.5.2.37;

3° het LCMB een nieuwe beveiligingsbeoordeling kan laten uitvoeren.

Art. 2.5.2.39. Vorming

§ 1. Elke PFSO moet kennis hebben van, expertise hebben in en geslaagd zijn in een examen over al de volgende onderdelen die relevant zijn voor de havenfaciliteit:

1° de beveiligingsadministratie;

2° de van toepassing zijnde internationale verdragen, codes en aanbevelingen;

3° de van toepassing zijnde Belgische en Europese wetgeving en voorschriften;

4° les responsabilités et les fonctions des autres organismes de sûreté;

5° la méthodologie d'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire;

6° les méthodes d'enquête et d'inspection pour la sûreté de la navigation et la sûreté de l'installation portuaire;

7° les activités et conditions des navires et des ports;

8° les mesures de sûreté du navire et de l'installation portuaire;

9° la préparation et la réponse aux situations d'urgence et mesures de précaution;

10° les méthodes d'instruction pour la formation et l'éducation à la sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;

11° le traitement d'informations sensibles en matière de sûreté et les communications en matière de sûreté;

12° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles;

13° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

14° la reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

15° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

16° les équipements et systèmes de sûreté, et la limitation de leurs fonctions;

17° les méthodes de contrôle, d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

18° les méthodes de fouille de la cargaison et des provisions de bord et d'inspection non intrusive;

19° les exercices de sûreté, y compris les exercices avec les navires;

20° l'évaluation des exercices de sûreté.

§ 2. À l'issue de la formation, un examen doit être passé auprès de l'organisme de sûreté reconnu ou de

4° de verantwoordelijkheden en functies van andere beveiligingsorganisaties;

5° de methodiek voor de beoordeling van de beveiliging van de havenfaciliteit;

6° de onderzoeks- en inspectiemethoden voor beveiliging van de scheepvaart en de beveiliging van de havenfaciliteit;

7° de scheeps- en havenactiviteiten en voorwaarden;

8° de beveiligingsmaatregelen voor het schip en de havenfaciliteit;

9° de paraatheid en reacties in noodsituaties en voorzorgmaatregelen;

10° de instructiemethoden voor beveiligingstraining en -scholing, waaronder beveiligingsmaatregelen en -procedures;

11° de omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de beveiliging en de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

12° de huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en de patronen hierin;

13° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

14° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

15° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

16° de beveiligingsapparatuur en -systemen, en de beperking van hun functies;

17° de methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;

18° de methoden voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden en voor niet storende inspectie;

19° de beveiligingsoefeningen, waaronder oefeningen met schepen;

20° de beoordeling van beveiligingsoefeningen.

§ 2. Na het volgen van de vorming moet een examen worden afgelegd bij de erkende beveiligingsorganisatie

l'organisme de formation reconnu. Le Roi détermine les modalités, le contenu et la note de passage de l'examen.

L'organisme de sûreté reconnu ou l'organisme de formation reconnu remet la liste des personnes ayant réussi à l'ANSM. Une personne ayant réussi reçoit un certificat dont la forme est déterminée par le Roi.

Un PFSO doit suivre un cours de recyclage tous les cinq ans dont les modalités et le contenu sont déterminés par le Roi. Le certificat du PFSO qui ne suit pas ce cours expire de plein droit 66 mois après la délivrance du certificat ou le suivi du cours de recyclage.

§ 3. Le PFSO doit veiller à ce que les autres membres du personnel de l'installation portuaire ayant des tâches spécifiques en matière de sûreté aient connaissance des éléments suivants:

1° les menaces actuelles pour la sûreté et leurs modèles;

2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

5° les techniques de gestion et de contrôle des masses;

6° la communication en matière de sûreté;

7° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

8° l'essai, l'étalonnage et l'entretien des équipements et systèmes de sûreté;

9° les techniques d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

10° les méthodes de fouille de la cargaison et des provisions de bord.

Cette formation peut être dispensée soit en externe, soit en interne par l'entreprise qui exploite l'installation portuaire.

of de erkende opleidingsinstantie. De Koning bepaalt de modaliteiten, inhoud en het slaagcijfer van het examen.

De erkende beveiligingsorganisatie of de erkende opleidingsinstantie bezorgen de lijst van de geslaagde personen aan de NAMB. Een geslaagde persoon verkrijgt een certificaat waarvan de vorm wordt vastgesteld door de Koning.

Een PFSO moet elke vijf jaar een heropfrissingscursus volgen waarvan de modaliteiten en de inhoud worden vastgesteld door de Koning. Het certificaat van de PFSO die deze cursus niet volgt vervalt van rechtswege 66 maanden na de uitreiking van het certificaat of het volgen van de heropfrissingscursus.

§ 3. De PFSO moet ervoor zorgen dat het andere personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken kennis heeft van de volgende onderdelen:

1° de huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en de patronen hierin;

2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;

4° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

5° de technieken voor massamanagement en -beheersing;

6° de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

7° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;

8° de het testen, ijken en onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen;

9° de technieken voor inspectie, bewaking en toezicht;

10° de methoden voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden.

Deze opleiding kan zowel extern als intern door de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert worden gegeven.

§ 4. Le PFSO doit veiller à ce que tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire, y compris les ouvriers portuaires, aient connaissance des dispositions applicables du plan de sûreté de l'installation portuaire sur les éléments suivants:

1° la signification des différents niveaux de sûreté et les exigences qui en découlent;

2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

5° les méthodes utilisées pour effectuer des actions illicites;

6° une sensibilisation générale aux questions de sûreté.

Le PFSO est chargé de veiller à ce que ces connaissances soient présentes au sein du personnel.

Art. 2.5.2.40. Exercice

§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire est testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice dont les exigences sont fixées par le Roi.

Le PFSO informe le CLSM compétent au plus tard un mois avant l'exercice visé au 18.6 de la partie B du Code ISPS. Le CLSM informe l'ANSM des exercices prévus. Si les circonstances justifient un délai plus court, l'ANSM décide si l'exercice effectué compte comme l'exercice requis par le 18.6 de la partie B du Code ISPS.

§ 2. L'installation portuaire remet un rapport au CLSM et à l'ANSM au plus tard un mois après les exercices visés à l'alinéa 1er ou au 18.6 de la partie B du Code ISPS.

Art. 2.5.2.41. Déclaration d'approbation

L'ANSM délivre une Déclaration d'approbation à chaque installation portuaire dont le plan de sûreté a été approuvé.

§ 4. De PFSO moet ervoor zorgen dat al het ander personeel van de havenfaciliteit, met inbegrip van havenarbeiders, kennis heeft van de van toepassing zijnde bepalingen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit op de volgende onderdelen:

1° de betekenis en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende beveiligingsniveaus;

2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die beveiliging kunnen bedreigen;

4° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

5° de methodes die gebruikt worden om ongeoorloofde acties uit te voeren;

6° de algemene bewustwording van de beveiligingsproblematiek.

De PFSO is verantwoordelijk dat deze kennis bij de personeelsleden aanwezig is.

Art. 2.5.2.40. Oefening

§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit wordt minstens éénmaal per kalenderjaar getest door middel van een oefening waarvan de vereisten worden vastgelegd door de Koning.

De PFSO brengt uiterlijk één maand voor de oefening bedoeld in punt 18.6 van deel B van de ISPS-Code het betrokken LCMB op de hoogte. Het LCMB brengt de NAMB op de hoogte van de geplande oefeningen. Indien de omstandigheden een kortere termijn verantwoorden, beslist de NAMB of de gehouden oefening telt als de door punt 18.6 van deel B van de ISPS-Code vereiste oefening.

§ 2. De havenfaciliteit bezorgt uiterlijk één maand na de oefeningen bedoeld in het eerste lid of in punt 18.5 van deel B van de ISPS-Code een verslag aan het LCMB en de NAMB.

Art. 2.5.2.41. Verklaring van Goedkeuring

De NAMB reikt aan elke havenfaciliteit waarvan het beveiligingsplan werd goedgekeurd een Verklaring van Goedkeuring uit.

La Déclaration d'approbation contient les données suivantes:

1° l'installation portuaire;

2° le fait que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du Règlement ISPS, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution;

3° la durée de validité de la Déclaration d'approbation est de cinq ans maximum et ne peut jamais dépasser la durée de validité du plan de sûreté;

4° les inspections qui ont été effectuées.

Sous-section 4. Autres mesures

Art. 2.5.2.42. Mesures alternatives

Les mesures alternatives pour la circulation intracommunautaire sur des itinéraires fixes, tels que visés à l'article 5 du Règlement ISPS et à la Règle 11 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, ne sont pas autorisées.

Art. 2.5.2.43. Mesures équivalentes

L'ANSM peut autoriser, après avis du CLSM concerné sur l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire effectuée, pour une durée limitée ne dépassant pas un an, l'exploitation d'une installation portuaire en appliquant des mesures équivalentes aux mesures de sûreté prévues dans le présent chapitre et dans la partie A du Code ISPS. L'ANSM communique les particularités de la mesure équivalente autorisée à l'OMI et à la Commission européenne.

Sous-section 5. Normes de sûreté

Art. 2.5.2.44. Instructions de l'ANSM

L'ANSM peut donner des instructions pour:

1° les procédures à suivre par les ports et les installations portuaires dans le cadre de la sûreté;

2° la communication entre les ports, les installations portuaires, les PFSO, le CLSM et l'ANSM;

3° les normes de contrôle d'accès à l'installation portuaire;

4° les normes de protection physique de l'installation portuaire;

De Verklaring van Goedkeuring bevat de volgende gegevens:

1° de havenfaciliteit;

2° het feit dat de havenfaciliteit voldoet aan de bepalingen van Hoofstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag, deel A van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten;

3° de geldigheidstermijn van de Verklaring van Goedkeuring is maximaal vijf jaar en kan nooit langer zijn dan de geldigheidsduur van het beveiligingsplan;

4° de inspecties die werden uitgevoerd.

Onderafdeling 4. Andere regelingen

Art. 2.5.2.42. Alternatieve regelingen

Alternatieve regelingen voor het intracommunautair verkeer op vaste routes zoals bedoeld in artikel 5 van de ISPS-Verordening en Voorschrift 11 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag worden niet toegestaan.

Art. 2.5.2.43. Gelijkwaardige regelingen

De NAMB kan, na advies van het betrokken LCMB over de uitgevoerde beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit, voor een beperkte duur die niet meer dan één jaar mag bedragen toestaan dat een havenfaciliteit wordt uitgebaat met maatregelen die gelijkwaardig zijn aan de beveiligingsmaatregelen vastgelegd in dit hoofdstuk en deel A van de ISPS-Code. De NAMB deelt de bijzonderheden van de toegestane gelijkwaardige regeling mee aan de IMO en de Europese Commissie.

Onderafdeling 5. Beveiligingsstandaarden

Art. 2.5.2.44. Onderrichtingen door de NAMB

De NAMB kan onderrichtingen geven voor:

1° de te volgen procedures door havens en havenfaciliteiten in het kader van de beveiliging;

2° de communicatie tussen de havens, de havenfaciliteiten, de PFSO's, het LCMB en de NAMB;

3° standaarden voor toegangscontrole tot de havenfaciliteit;

4° standaarden voor de fysieke bescherming van de havenfaciliteit;

5° les normes pour le maintien d'une surveillance permanente de l'installation portuaire, y compris l'éclairage, le personnel de sûreté et les équipements de détection d'accès et de surveillance, notamment les caméras optiques et thermiques;

6° la manutention des cargaisons;

7° l'approvisionnement du navire;

8° le traitement des bagages non accompagnés;

9° la désignation des zones de l'installation portuaire soumises à des restrictions supplémentaires;

10° la prévention des actions illicites;

11° la formation obligatoire;

12° l'imagerie du port et de l'installation portuaire pour l'autorité au moyen de plans et d'images en deux et trois dimensions;

13° les notifications d'incidents.

14° les rapports des exercices.

Art. 2.5.2.45. Ratification

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.44, les rendant ainsi obligatoires.

Art. 2.5.2.46. Déclaration de sûreté

Une déclaration de sûreté, élaborée conformément au 5 de la partie A du Code ISPS, doit être conservée par l'installation portuaire pendant 3 ans.

Section 5. Sûreté des navires étrangers

Art. 2.5.2.47. Notifications préalables

§ 1er. La fourniture des renseignements en matière de la sûreté préalable au mouillage dans un port ou une installation portuaire belge visée à l'article 6 du Règlement ISPS est effectuée par le capitaine du navire de mer ou son représentant, dans les délais visés à l'article 6 du Règlement ISPS.

Cette notification s'effectue via la plateforme ISPS.

§ 2. Le refus de communiquer les données visées au paragraphe 1er entraîne de plein droit le refus du navire de mer d'entrer dans un port ou une installation portuaire belge. Ce refus est communiqué via la plateforme ISPS

5° standaarden voor het houden van een permanent toezicht op de havenfaciliteit, met inbegrip van verlichting, beveiligingspersoneel en toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur waaronder optische en thermische camera's;

6° de ladingsbehandeling;

7° de scheepsbevoorrading;

8° de omgang met onbegeleide bagage;

9° het aanduiden van gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor bijkomende beperkingen gelden;

10° het voorkomen van ongeoorloofde acties;

11° de verplichte vorming;

12° de beeldvorming van de haven en havenfaciliteit voor de overheid door middel van twee- en driedimensionale plannen en beelden;

13° incidentmeldingen.

14° de verslagen van de oefeningen.

Art. 2.5.2.45. Bekrachtiging

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.44 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Art. 2.5.2.46. Beveiligingsverklaring

Een beveiligingsverklaring opgesteld overeenkomstig punt 5 van deel A van de ISPS-code wordt gedurende 3 jaar bewaard door de havenfaciliteit.

Afdeling 5. Beveiliging van vreemde schepen

Art. 2.5.2.47. Voorafgaande meldingen

§ 1. De verschaffing van de veiligheidsinlichtingen voorafgaande aan het aandoen van een Belgische haven of havenfaciliteit bedoeld in artikel 6 van de ISPS-Verordening gebeurt door de kapitein van het zeeschip of de aangestelde van de kapitein, binnen de termijnen bedoeld in artikel 6 van de ISPS-Verordening.

Deze melding gebeurt via het ISPS-platform.

§ 2. Het weigeren om de gegevens bedoeld in paragraaf 1 mee te delen heeft van rechtswege de weigering van het zeeschip in een Belgische haven of havenfaciliteit tot gevolg. Deze weigering wordt via het ISPS-Platform

aux différentes autorités belges concernées. Le MIK communique ce refus au navire de mer.

Art. 2.5.2.48. Exemptions

Les services réguliers peuvent, dans les conditions de l'article 7 du Règlement ISPS, bénéficier d'une exemption de fourniture des renseignements de sûreté visés à l'article 2.5.2.47. Le Roi détermine le service qui accorde l'exemption et la manière dont l'exemption est accordée.

Art. 2.5.2.49. Mesures

§ 1er. Si le MIK, le Contrôle de la navigation ou la Cellule de la Sûreté maritime ont de bonnes raisons de croire que le navire de mer qui a l'intention de mouiller dans un port belge ne satisfait pas aux exigences du Code ISPS ou de la partie A du Code ISPS, ces services tenteront de contacter le navire de mer.

Si cette communication n'aboutit pas à une rectification ou si le Contrôle de la navigation ou la Cellule de la Sûreté maritime continuent d'avoir de bonnes raisons de croire que le navire de mer ne satisfait pas aux exigences du Code ISPS ou de la partie A du Code ISPS, ils peuvent prendre les mesures suivantes:

1° exiger que la non-conformité soit rectifiée;

2° exiger que le navire de mer se rende à un endroit désigné dans les eaux territoriales ou dans un port;

3° procéder à une inspection du navire de mer si le navire de mer se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans un port.

Sur avis du MIK, du Contrôle de la navigation ou de la Cellule de la Sûreté maritime, le Président de l'ANSM peut procéder au refus d'accès aux ports belges.

Le capitaine du navire de mer doit être informé avant que ces mesures ne soient prises. Si le capitaine décide de ne pas faire escale dans un port belge, le présent article n'est pas applicable.

§ 2. Le président de l'ANSM peut refuser aux navires battant pavillon étranger l'accès aux ports belges si des sanctions ont été prises par l'Organisation des Nations unies, l'Union européenne ou le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, à l'encontre d'un pays tiers, d'entreprises ou de personnes physiques.

meegedeeld aan de verschillende betrokken Belgische overheden. Het MIK deelt deze weigering mee aan het zeeschip.

Art. 2.5.2.48. Vrijstellingen

Geregelde diensten kunnen onder de voorwaarden van artikel 7 van de ISPS-Verordening een vrijstelling verkrijgen van de in artikel 2.5.2.47 bedoelde verschaffing van beveiligingsinlichtingen. De Koning bepaalt de dienst die de vrijstelling verleend en de wijze waarop de vrijstelling wordt verleend.

Art. 2.5.2.49. Maatregelen

§ 1. Indien het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het zeeschip dat voornemens is om een Belgische haven aan te doen, niet aan de eisen van de ISPS-Code of deel A van de ISPS-Code voldoet, proberen deze diensten contact op te nemen met het zeeschip.

Indien deze communicatie niet leidt tot rechtzetting of indien de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen blijven hebben om aan te nemen dat het zeeschip niet aan de eisen van de ISPS-Code of deel A van de ISPS-Code voldoet, kunnen zij volgende maatregelen nemen:

1° eisen dat de niet-naleving wordt rechtgezet;

2° eisen dat het zeeschip zich begeeft naar een aangewezen plaats in de territoriale wateren of in een haven;

3° overgaan tot een inspectie van het zeeschip indien het zeeschip zich in de Belgische territoriale wateren of een haven bevindt.

Op advies van het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging kan de voorzitter van de NAMB overgaan tot het ontzeggen van de toegang tot de Belgische havens.

Alvorens deze maatregelen genomen worden wordt de kapitein van het zeeschip hiervan ingelicht. Indien de kapitein beslist om geen Belgische haven aan te lopen, is dit artikel niet van toepassing.

§ 2. De voorzitter van de NAMB kan schepen onder vreemde vlag de toegang tot de Belgische havens weigeren indien er door de Verenigde Naties, de Europese Unie of de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, sancties zijn genomen tegen een derde land, ondernemingen of natuurlijke personen.

Le président de l'ANSM est chargé de refuser l'accès aux ports belges aux navires visés à l'alinéa 1er, ou d'appliquer les sanctions imposées par l'Organisation des Nations unies ou l'Union européenne.

Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de contrôle du respect des sanctions et de l'application du refus d'accès à ces navires.

Section 6. Sûreté des navires belges

Sous-section 1re. Niveau de sûreté

Art. 2.5.2.50. Eaux maritimes

§ 1er. Toutes les eaux accessibles aux navires de mer belges, à l'exception des ports situés dans d'autres pays, se voient attribuer un niveau de sûreté conformément à l'article 2.5.2.24.

Chaque navire de mer belge doit prendre les mesures liées au niveau de sûreté de la zone dans laquelle il se trouve.

§ 2. Le niveau de sûreté est fixé au niveau 1. Si des informations sont disponibles indiquant qu'il existe des risques d'incidents de sûreté et/ou d'actions illicites avec des navires de mer belges, le niveau de sûreté dans ces zones peut être augmenté.

Dans ces cas, le Directeur général de la Navigation détermine le niveau de sûreté dans ces zones après avis du NCCN et de la Cellule de la Sûreté maritime.

Pour entrer dans une zone de niveau de sûreté 2 ou 3, le capitaine doit signaler à la Cellule de la Sûreté maritime l'heure présumée de son entrée. Dans ces cas, la liste de l'équipage doit, sur simple demande, être transmise immédiatement à la Cellule de la Sûreté maritime.

Lorsque le niveau de sûreté 3 est mis en place, le Président de l'ANSM peut prendre des mesures d'urgence qui doivent être suivies par tous les navires de mer belges se trouvant dans cette zone.

§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime évalue tous les trois mois si le niveau de sûreté accru doit être maintenu, augmenté ou diminué et transmet cette évaluation au NCCN pour avis. L'évaluation et l'avis sont transmis au Président de l'ANSM, qui prend une décision dans les cinq jours.

De voorzitter van de NAMB is belast met het ontzeggen van de toegang tot de Belgische havens voor de schepen bedoeld in het eerste lid, of ter uitvoering van sancties opgelegd door de Verenigde Naties of de Europese Unie.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de modaliteiten voor de controle op het naleven van de sancties en het uitvoeren van de weigering van de toegang van deze schepen.

Afdeling 6. Beveiliging van Belgische Schepen

Onderafdeling 1. Beveiligingsniveaus

Art. 2.5.2.50. Zeewateren

§ 1. Al de wateren die toegankelijk zijn voor Belgische zeeschepen met uitsluiting van de havens gelegen in andere landen krijgen een beveiligingsniveau overeenkomstig artikel 2.5.2.24.

Elk Belgisch zeeschip moet de maatregelen nemen verbonden aan het beveiligingsniveau van het gebied waarin het zich bevindt.

§ 2. Het beveiligingsniveau wordt ingesteld op niveau 1. Indien er informatie beschikbaar is waaruit zou blijken dat er risico's bestaan op beveiligingsincidenten en/of ongeoorloofde acties met Belgische zeeschepen kan het beveiligingsniveau in deze gebieden verhoogd worden.

De Directeur-generaal Scheepvaart bepaalt in deze gevallen, na advies van het NCCN en de Cel Maritieme Beveiliging het beveiligingsniveau in deze gebieden.

Voor het binnenvaren van een zone met beveiligingsniveau 2 of 3 moet de kapitein het vermoedelijk uur van binnenvaren melden aan de Cel Maritieme Beveiliging. De bemanningslijst moet in deze gevallen op eenvoudig verzoek onmiddellijk worden overgemaakt aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Bij het instellen van beveiligingsniveau 3 kan de voorzitter van de NAMB dringende maatregelen nemen die moeten opgevolgd worden door alle Belgische zeeschepen die zich in dat gebied bevinden.

§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging evalueert elke drie maanden of het verhoogde beveiligingsniveau moet worden aangehouden, verhoogd of verlaagd en maakt deze evaluatie over aan het NCCN voor advies. De evaluatie en het advies worden overgemaakt aan de voorzitter van de NAMB die binnen de vijf dagen een beslissing neemt.

§ 4. Toute modification du niveau de sûreté est notifiée par la Cellule de la Sûreté maritime au ministre, au ministre des affaires étrangères, à chaque CSO, aux membres de l'ANSM et du MIK.

Si un port est situé dans les zones où le niveau de sûreté a été modifié, le pays où se situe ce port est informé par la représentation diplomatique belge dans ce pays du niveau de sûreté mis en place.

Art. 2.5.2.51. Navires de mer belges

§ 1er. Sans préjudice de l'article 2.5.2.50, chaque navire de mer belge a un niveau de sûreté conformément à l'article 2.5.2.24 et doit respecter les mesures liées à ce niveau de sûreté.

§ 2. Le niveau de sûreté est fixé au niveau 1. Si des informations sont disponibles indiquant qu'il existe des risques d'incidents de sûreté et/ou d'actions illicites avec des navires de mer belges, le niveau de sûreté pour le navire de mer concerné peut être augmenté.

Dans ces cas, le Directeur général de la Navigation détermine le niveau de sûreté dans ces zones après avis du NCCN, de la Cellule de la Sûreté maritime et du CSO du navire de mer concerné.

Lorsque le niveau de sûreté 3 est mis en place, le président de l'ANSM peut prendre des mesures d'urgence qui doivent être suivies par le navire de mer belge.

§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime évalue chaque mois si le niveau de sûreté accru doit être maintenu, augmenté ou diminué et transmet cette évaluation au NCCN pour avis. L'évaluation et l'avis sont transmis au Président de l'ANSM, qui prend une décision dans les cinq jours.

§ 4. Toute modification du niveau de sûreté est notifiée par la Cellule de la Sûreté maritime au ministre, au CSO du navire de mer concerné, aux membres de l'ANSM et du MIK.

Le CSO remet à la Cellule de la Sûreté maritime une confirmation écrite que le capitaine a reçu les modifications du niveau de sûreté.

Sous-section 2. Personnel de sûreté de l'armateur

Art. 2.5.2.52. CSO

L'armateur nomme un CSO pour chaque navire de mer belge exploité par l'armateur. Un CSO peut être nommé

§ 4. Elke wijziging van het beveiligingsniveau wordt door de Cel Maritieme Beveiliging ter kennis gebracht van de minister, de minister van Buitenlandse Zaken, elke CSO, de leden van de NAMB en het MIK.

Indien in de gebieden waar het beveiligingsniveau gewijzigd werd, een haven ligt, wordt het land waar die haven ligt geïnformeerd door de Belgische diplomatieke vertegenwoordiging in dat land over het ingestelde beveiligingsniveau.

Art. 2.5.2.51. Belgische zeeschepen

§ 1. Onverminderd artikel 2.5.2.50 heeft elk Belgisch zeeschip een beveiligingsniveau overeenkomstig artikel 2.5.2.24 en moet de maatregelen naleven die verbonden zijn aan dit beveiligingsniveau.

§ 2. Het beveiligingsniveau wordt ingesteld op niveau 1. Indien er beveiligingsinformatie beschikbaar is waaruit zou blijken dat er risico's bestaan op beveiligingsincidenten met een Belgische zeeschip kan het beveiligingsniveau voor het betrokken zeeschip verhoogd worden.

De Directeur-generaal Scheepvaart bepaalt in deze gevallen, na advies van het NCCN, de Cel Maritieme Beveiliging en de CSO van het betrokken zeeschip, het beveiligingsniveau van het zeeschip.

Bij het instellen van beveiligingsniveau 3 kan de voorzitter van de NAMB dringende maatregelen nemen die moeten opgevolgd worden door het zeeschip.

§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging evalueert elke maand of het verhoogde beveiligingsniveau moet worden aangehouden, verhoogd of verlaagd moet worden en maakt deze evaluatie over aan het NCCN voor advies. De evaluatie en het advies worden overgemaakt aan de voorzitter van de NAMB die binnen de vijf dagen een beslissing neemt.

§ 4. Elke wijziging van het beveiligingsniveau wordt door de Cel Maritieme Beveiliging ter kennis gebracht van de minister, de CSO van het betrokken zeeschip, de leden van de NAMB en het MIK.

De CSO bezorgt aan de Cel Maritieme Beveiliging de schriftelijke bevestiging dat de kapitein de wijziging van het beveiligingsniveau heeft ontvangen.

Onderafdeling 2. Beveiligingspersoneel van de reder

Art. 2.5.2.52. CSO

Voor elk Belgisch zeeschip dat door de reder geëxploiteerd wordt, stelt de reder een CSO aan. Een CSO

pour un ou plusieurs navires et un armateur a le droit de nommer plus d'un CSO s'il exploite plusieurs navires.

La nomination d'un CSO à l'alinéa 1er ou toute modification de celle-ci est immédiatement communiquée par l'armateur à la Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 2.5.2.53. SSO

L'armateur veille à ce qu'un SSO soit présent sur chaque navire.

L'armateur doit tenir une liste des SSO de ses navires et la remet à la Cellule de la Sûreté maritime sur simple demande.

Sous-section 3. Obligations de l'armateur

Art. 2.5.2.54. Responsabilité

L'armateur est chargé de fournir le soutien nécessaire au CSO, au SSO et au capitaine pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches et les responsabilités déterminées par le Code ISPS, le Règlement ISPS, le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

Art. 2.5.2.55. Évaluation de la sûreté des navires

L'armateur veille à ce que le CSO procède à une évaluation de la sûreté du navire pour chaque navire de mer exploité par l'armateur. L'évaluation est effectuée conformément au point 8 de la partie A du Code ISPS et au point 8 de la partie B du Code ISPS, qui sont obligatoires aux fins du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

L'ANSM, la Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation sont autorisés à prendre connaissance de l'évaluation approuvée de la sûreté des navires. L'armateur remet cette évaluation approuvée à l'ANSM, à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation sur simple demande.

Art. 2.5.2.56. Plan de sûreté du navire

§ 1er. L'armateur est chargé de faire établir par le CSO un plan de sûreté du navire et de le soumettre au Contrôle de la navigation pour approbation.

L'approbation peut être délégué par le ministre à un organisme de sûreté reconnu. Le Roi détermine les modalités selon lesquelles cette délégation est possible.

kan worden aangesteld voor één of meerdere schepen en een reder heeft het recht om meer dan één CSO aan te stellen indien de reder meerdere schepen exploiteert.

De aanstelling van een CSO in het eerst lid of elke wijziging daaraan wordt door de reder onmiddellijk gemeld aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Art. 2.5.2.53. SSO

De reder zorgt ervoor dat op elk schip een SSO aanwezig is.

De reder houdt een lijst van de SSO's voor zijn schepen bij en bezorgt deze op eenvoudig verzoek aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Onderafdeling 3. Verplichtingen van de reder

Art. 2.5.2.54. Verantwoordelijkheid

De reder is verantwoordelijk om de nodige steun te geven aan de CSO, de SSO en de kapitein zodat deze de taken en verantwoordelijkheden bepaald in de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten naar behoren kunnen uitvoeren.

Art. 2.5.2.55. Beoordeling van de scheepsbeveiliging

De reder zorgt ervoor dat de CSO een beoordeling van de scheepsbeveiliging uitvoert voor elke zeeschip dat wordt geëxploiteerd door de reder. De beoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig punt 8 van Deel A van de ISPS-Code en punt 8 van Deel B van de ISPS-Code dat van dwingend recht is voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.

De NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole zijn bevoegd om kennis te nemen van de goedgekeurde beoordeling van de scheepsbeveiliging. De reder bezorgt deze goedgekeurde beoordeling op eenvoudig verzoek aan de NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole.

Art. 2.5.2.56. Scheepsbeveiligingsplan

§ 1. De reder is ervoor verantwoordelijk dat de CSO een scheepbeveiligingsplan uitwerkt en ter goedkeuring voorlegt aan de Scheepvaartcontrole.

De goedkeuring kan door de minister gedelegeerd worden aan een erkende beveiligingsorganisatie. De Koning bepaalt de modaliteiten waaronder deze delegatie mogelijk is.

Le plan de sûreté du navire doit être élaboré conformément au point 9 de la partie A du Code ISPS et au point 9 de la partie B du Code ISPS, qui sont obligatoires aux fins du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Le Roi détermine qui met en œuvre les dispositions du 19 de la partie A du Code ISPS concernant la vérification des navires de mer belges et la délivrance des certificats.

§ 3. Le plan de sûreté du navire peut être retiré si le navire ne satisfait plus aux exigences visées au point 9 de la partie A du Code ISPS et au point 9 de la partie B du Code ISPS.

Sous-section 4. Formation et exercices

Art. 2.5.2.57. Formation

§ 1er. Chaque CSO, SSO et personnel à terre chargé de la sûreté doit avoir des connaissances et être formé à tous les éléments concernant le navire de mer suivants:

1° l'administration de la sûreté;

2° les conventions, codes et recommandations internationaux applicables;

3° la législation et les réglementations belges et européennes applicables;

4° les responsabilités et les fonctions des autres organismes de sûreté;

5° la méthodologie d'évaluation de la sûreté des navires;

6° les méthodes d'enquête et d'inspection pour la sûreté des navires;

7° les activités et conditions des navires et des ports;

8° les mesures de sûreté des navires et des installations portuaires;

9° la préparation et la réponse aux situations d'urgence et mesures de précaution;

10° les méthodes d'instruction pour la formation et l'éducation à la sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté;

Het scheepsbeveiligingsplan wordt opgesteld overeenkomstig punt 9 van Deel A van de ISPS-Code en punt 9 van Deel B van de ISPS-Code dat van dwingend recht is voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.

§ 2. De Koning bepaalt wie de bepalingen van punt 19 van deel A van de ISPS-code betreffende de keuring en certificatie van Belgische zeeschepen uitvoert.

§ 3. Het scheepsbeveiligingsplan kan worden ingetrokken indien het schip niet meer voldoet aan de vereisten bedoeld in punt 9 van Deel A van de ISPS-Code en punt 9 van Deel B van de ISPS-Code.

Onderafdeling 4. Vorming en oefeningen

Art. 2.5.2.57. Vorming

§ 1. Elke CSO, SSO en het walpersoneel dat met beveiliging is belast moet kennis hebben van en getraind worden in al de volgende onderdelen die relevant zijn voor het zeeschip:

1° de beveiligingsadministratie;

2° de van toepassing zijnde internationale verdragen, codes en aanbevelingen;

3° de van toepassing zijnde Belgische en Europese wetgeving en voorschriften;

4° de verantwoordelijkheden en functies van andere beveiligingsorganisaties;

5° de methodiek voor de beoordeling van de scheepsbeveiliging;

6° de onderzoeks- en inspectiemethoden voor scheepsbeveiliging;

7° de scheeps- en havenactiviteiten en -voorwaarden;

8° de beveiligingsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten;

9° de paraatheid en reacties in noodsituaties en voorzorgmaatregelen;

10° de instructiemethoden voor beveiligingstraining en scholing, waaronder beveiligingsmaatregelen en – procedures;

11° le traitement d'informations sensibles en matière de sûreté et la communication en matière de sûreté;

12° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles;

13° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

14° la reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

15° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

16° les équipements et systèmes de sûreté, et la limitation de leurs fonctions;

17° les méthodes de contrôle, d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

18° les exercices de sûreté;

19° l'évaluation des exercices de sûreté.

§ 2. En outre, le SSO doit avoir des connaissances suffisantes et recevoir une formation sur les éléments suivants:

1° l'agencement du navire de mer;

2° le plan de sûreté du navire et les procédures associées;

3° les techniques de gestion et de contrôle des masses;

4° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

5° l'essai, l'étalonnage et l'entretien des équipements et systèmes de sûreté.

§ 3. Les membres de l'équipage ayant des tâches spécifiques en matière de sûreté doivent avoir des connaissances et des compétences suffisantes pour pouvoir exécuter les tâches qui leur sont assignées, notamment:

1° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles;

2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

11° de omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de beveiliging en de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

12° de huidige dreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;

13° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

14° de herkenning van de kernmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

15° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

16° de beveiligingsapparatuur en – systemen, en de beperking van hun functies;

17° de methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;

18° de beveiligingsoefeningen;

19° de beoordeling van beveiligingsoefeningen.

§ 2. De SSO dient bovendien voldoende kennis te hebben van en training te krijgen in de volgende onderdelen:

1° de indeling van het zeeschip;

2° het scheepsbeveiligingsplan en de bijhorende procedures;

3° de technieken voor massamanagement en - beheersing;

4° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;

5° het testen, ijken en het onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen.

§ 3. Bemanningsleden met specifieke beveiligingstaken dienen voldoende kennis en vaardigheid te bezitten om de hun toegewezen taken uit te kunnen voeren, waaronder:

1° de huidige dreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;

2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

5° les techniques de gestion et de contrôle des masses;

6° la communication en matière de sûreté;

7° les procédures d'urgence et les mesures de précaution;

8° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté;

9° l'essai, l'étalonnage et l'entretien en mer des équipements et systèmes de sûreté;

10° les techniques d'inspection, de gardiennage et de surveillance;

11° les techniques de fouille de la cargaison et des provisions de bord.

§ 4. Tous les autres membres de l'équipage doivent avoir des connaissances suffisantes et être familiarisés avec les dispositions applicables du plan de sûreté du navire, notamment:

1° la signification des différents niveaux de sûreté et les exigences qui en découlent;

2° les procédures d'urgence et les mesures de précaution;

3° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

4° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté;

5° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.

§ 5. le Roi peut réglementer l'organisation des formations et la délivrance d'un certificat aux participants.

3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;

4° de technieken die worden gebruikt om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

5° de technieken voor massamanagement en - beheersing;

6° de communicatie met betrekking tot de beveiliging;

7° de noodprocedures en voorzorgmaatregelen;

8° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;

9° het testen, ijken en het op zee onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen;

10° de technieken voor inspectie, bewaking en toezicht;

11° de technieken voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden.

§ 4. Alle andere bemanningsleden dienen voldoende kennis te hebben van en gekend te zijn met de van toepassing zijnde bepalingen van het scheepsbeveiligingsplan, waaronder:

1° de betekenis van en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende beveiligingsniveaus;

2° de noodprocedures en voorzorgmaatregelen;

3° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

4° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;

5° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken.

§ 5. De Koning kan de organisatie van de trainingen en de afgifte van een certificaat aan de deelnemers regelen.

Art. 2.5.2.58. Alerte de sûreté du navire

Lorsque l'alerte de sûreté du navire visée à la Règle 6 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS est activée, l'alerte doit être transmise au MIK.

Art. 2.5.2.59. Rapports d'incidents

Le CSO signale immédiatement tout incident de sûreté à la Cellule de la Sûreté maritime. La Cellule de la Sûreté maritime informera les autorités compétentes à cet égard.

Une déclaration de sûreté, élaborée conformément au point 5 de la partie A du Code ISPS, est conservée à bord du navire pendant 3 ans et est remise, sur simple demande, à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation.

Art. 2.5.2.60. Exercices

Le CSO garde un aperçu des exercices organisés conformément au point 13.6 de la partie B du Code ISPS et les communique à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation sur demande.

Le CSO informe la Cellule de la Sûreté maritime au plus tard 24 heures avant l'exercice prévu visé au point 13.7 de la partie B du Code ISPS. À la demande du CSO, le Directeur général de la Navigation peut autoriser que l'exercice ne soit pas communiqué au préalable à la Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 2.5.2.61. Instructions

La Cellule de la Sûreté maritime peut donner des instructions pour:

1° les procédures à suivre par les armateurs dans le cadre de la sûreté;

2° la communication entre le CSO, le SSO, le MIK, la Cellule de la Sûreté maritime et l'ANSM;

3° les normes de protection physique du navire de mer;

4° l'imagerie au moyen de plans en deux et trois dimensions;

5° la formation obligatoire.

Art. 2.5.2.58. Scheepsbeveiligingsalarm

Bij het inschakelen van het scheepsbeveiligingsalarm bedoeld in Voorschrift 6 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag moet het alarm worden doorgezonden naar het MIK.

Art. 2.5.2.59. Incidentmeldingen

De CSO meldt onmiddellijk elk beveiligingsincident aan de Cel Maritieme Beveiliging. De Cel Maritieme Beveiliging zal de bevoegde overheden hiervan op de hoogte brengen.

Een beveiligingsverklaring opgesteld overeenkomstig punt 5 van deel A van de ISPS-code wordt gedurende 3 jaar bewaard aan boord van het schip, en worden op eenvoudig verzoek overhandigd aan het de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole.

Art. 2.5.2.60. Oefeningen

De CSO houdt een overzicht bij van de oefeningen die georganiseerd worden overeenkomstig punt 13.6 van deel B van de ISPS-Code en deelt deze mee aan de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole op verzoek.

De CSO brengt uiterlijk 24 uur voor de geplande oefening bedoeld in punt 13.7 van deel B van de ISPS-Code de Cel Maritieme Beveiliging op de hoogte. Op verzoek van de CSO kan de Directeur-generaal Scheepvaart toestaan dat de oefening niet voorafgaandelijk wordt meegedeeld aan de Cel Maritieme Beveiliging.

Art. 2.5.2.61. Onderrichtingen

De Cel Maritieme Beveiliging kan onderrichtingen geven voor:

1° de te volgen procedures door de reders in het kader van de beveiliging;

2° de communicatie tussen de CS0, SS0, het MIK, de Cel Maritieme Beveiliging en de NAMB;

3° de standaarden voor de fysieke bescherming van het zeeschip;

4° de beeldvorming door middel van twee- en driedimensionale plannen;

5° de verplichte vorming.

Art. 2.5.2.62. Ratification

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.61, les rendant ainsi obligatoires.

Section 7. Sûreté de la mer du Nord

Art. 2.5.2.63. Évaluation de la sûreté

§ 1er. En concertation avec l'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline, le MIK effectue une évaluation de la sûreté contenant au moins les éléments suivants:

1° l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger;

2° l'identification des risques d'actions illicites;

3° l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures, et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classent par ordre de priorité;

4° l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité;

5° l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, dans l'infrastructure, les politiques et les procédures;

6° l'analyse des risques des éléments susceptibles d'être victimes d'espionnage, de terrorisme et de sabotage à la suite d'influences étrangères au moyen d'une collaboration publique ou privée.

§ 2. L'ANSM se prononce sur l'approbation de l'évaluation de la sûreté dans les trente jours à compter de la transmission par le MIK de cette évaluation.

Sur la base de l'évaluation de la sûreté, l'ANSM peut décider qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan de sûreté.

§ 3. L'évaluation de la sûreté est évaluée par le MIK tous les 5 ans, même dans les cas où l'ANSM a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'élaborer un plan de sûreté.

Art. 2.5.2.62. Bekrachtiging

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.61 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Afdeling 7. Beveiliging van de Noordzee

Art. 2.5.2.63. Beveiligingsbeoordeling

§ 1. In overleg met de exploitant van het bouw- of kunstwerk of de kabel of pijpleiding voert het MIK een beveiligingsbeoordeling uit die minstens volgende elementen bevat:

1° de vaststelling en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuur die dienen te worden beschermd;

2° de vaststelling van de risico's op ongeoorloofde acties;

3° de vaststelling van mogelijke dreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuur en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van beveiligingsmaatregelen;

4° de vaststelling, selectie en prioritering van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun effectiviteitsniveau wat vermindering van de kwetsbaarheid betreft;

5° de vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures;

6° de risicoanalyse van die onderdelen die vatbaar zijn voor spionage, terrorisme en sabotage ten gevolge van buitenlandse invloeden door middel van publieke of private samenwerking.

§ 2. De NAMB beslist binnen de dertig dagen nadat het MIK de beveiligingsbeoordeling heeft overgemaakt aan de NAMB over de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling.

Op basis van de beveiligingsbeoordeling kan de NAMB besluiten dat er geen beveiligingsplan moet worden opgesteld.

§ 3. De beveiligingsbeoordeling wordt om de 5 jaar geëvalueerd door het MIK, ook in de gevallen waar de NAMB heeft beslist dat er geen beveiligingsplan moet worden opgesteld.

Une évaluation de la sûreté peut être utilisée pendant six mois après son approbation pour l'élaboration d'un plan de sûreté. Si le plan de sûreté n'est pas élaboré pendant cette période ou si le plan de sûreté doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté est nécessaire.

Art. 2.5.2.64. Plan de sûreté

L'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline élabore un plan de sûreté et le soumet au MIK dans les six mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté. Dans les trente jours, le MIK donne un avis à l'ANSM, après consultation des services désignés par le Roi.

Le plan de sûreté contient une disposition sur la manière et le délai dans lequel un exercice doit être effectué.

L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté dans les trente jours.

L'approbation est valable cinq ans.

Toute modification substantielle doit également être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle.

Art. 2.5.2.65. Évaluations intermédiaires

§ 1er. Le plan de sûreté est évalué par le MIK:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation;

2° si la sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.

§ 2. Sur la base de cette évaluation, l'ANSM peut fixer des délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.64 ou le MIK doit procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté.

Art. 2.5.2.66. Instructions

L'ANSM peut donner des instructions pour:

1° les procédures à suivre par les exploitants dans le cadre de la sûreté;

Een beveiligingsbeoordeling kan na de goedkeuring gedurende zes maanden gebruikt worden voor het opstellen van een beveiligingsplan. Indien het beveiligingsplan niet binnen deze termijn is opgesteld of het beveiligingsplan vernieuwd moet worden, is een nieuwe beveiligingsbeoordeling vereist.

Art. 2.5.2.64. Beveiligingsplan

De exploitant van het bouw- of kunstwerk of de kabel of pijpleiding stelt binnen de zes maand na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling een beveiligingsplan op en legt dit voor aan het MIK. Binnen de dertig dagen geeft het MIK een advies aan de NAMB, na raadpleging van de door de Koning aangeduide diensten.

Het beveiligingsplan bevat een bepaling over de wijze waarop en de termijn waarbinnen een oefening moet worden gehouden.

De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van het beveiligingsplan.

De goedkeuring geldt voor vijf jaar.

Elke substantiële wijziging moet ook aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd.

Art. 2.5.2.65. Tussentijdse evaluaties

§ 1. Het beveiligingsplan wordt door het MIK geëvalueerd:

1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;

2° indien de beveiliging van het bouw- of kunstwerk of kabel of pijpleiding door één of meerdere ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

§ 2. Op basis van deze evaluatie kan de NAMB termijnen vaststellen waarbinnen een aanpassing van het beveiligingsplan moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.64 of het MIK een nieuwe beveiligingsbeoordeling moet uitvoeren.

Art. 2.5.2.66. Onderrichtingen

De NAMB kan onderrichtingen geven voor:

1° de te volgen procedures door de exploitanten in het kader van de beveiliging;

2° la communication entre les exploitants, le MIK et l'ANSM;

3° les normes de protection physique des ouvrages de construction ou de génie civil, des câbles ou des pipelines;

4° les normes pour le maintien d'une surveillance permanente, y compris l'éclairage, le personnel de sûreté et les équipements de détection d'accès et de surveillance, notamment les caméras optiques et thermiques;

5° la désignation de zones soumises à des restrictions supplémentaires;

6° la prévention des actions illicites;

7° l'imagerie pour l'autorité au moyen de plans et d'images en deux et trois dimensions.

Art. 2.5.2.67. Ratification

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.66, les rendant ainsi obligatoires.

Art. 2.5.2.68. Exercice

En concertation avec le MIK, la sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble ou du pipeline est testée conformément à ce qui est prévu dans le plan de sûreté.

Section 8. Organismes de sûreté et organismes de formation reconnus

Sous-section 1re. Organisme de sûreté reconnu

Art. 2.5.2.69. Demande et conditions

§ 1er. Une entreprise souhaitant être reconnue comme un organisme de sûreté reconnu doit soumettre une demande auprès de la Cellule de la Sûreté maritime.

Afin d'être reconnue comme un organisme de sûreté, l'entreprise doit satisfaire aux dispositions concernant les entreprises de consultance visées à l'article 8 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière et avoir une unité d'établissement en Belgique.

La reconnaissance ne s'applique qu'aux missions effectuées pour le compte de ports ou installations portuaires belges, ou de navires belges.

2° de communicatie tussen de exploitanten, het MIK en de NAMB;

3° de standaarden voor de fysieke bescherming van de bouw- of kunstwerken, kabels of pijpleidingen;

4° de standaarden voor het houden van een permanent toezicht, met inbegrip van verlichting, beveiligingspersoneel en toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur waaronder optische en thermische camera's;

5° het aanduiden van gebieden waarvoor bijkomende beperkingen gelden;

6° het voorkomen van ongeoorloofde acties;

7° de beeldvorming voor de overheid door middel van twee- en drie dimensionele plannen en beelden.

Art. 2.5.2.67. Bekrachtiging

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.66 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Art. 2.5.2.68. Oefening

In overleg met het MIK wordt de beveiliging van het bouw- of kunstwerk, de kabel of de pijpleiding getest overeenkomstig hetgeen werd vastgelegd in het beveiligingsplan.

Afdeling 8. Erkende beveiligingsorganisaties en opleidingsinstanties

Onderafdeling 1. Erkende beveiligingsorganisatie

Art. 2.5.2.69. Aanvraag en voorwaarden

§ 1. Een onderneming die erkend wil worden als erkende beveiligingsorganisatie dient hiertoe een aanvraag in bij de Cel Maritieme Beveiliging.

Om als beveiligingsorganisatie erkend te worden moet de onderneming voldoen aan de bepalingen van betreffende ondernemingen voor veiligheidsadvies bedoeld in artikel 8 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid en een vestigingseenheid hebben in België.

De erkenning geldt enkel voor opdrachten ten behoeve van Belgische havens of havenfaciliteiten, of Belgische schepen.

§ 2. Les entreprises autorisées en tant qu'organisme reconnu conformément à l'article 2.2.3.15, § 2, n'ont pas besoin de soumettre une demande distincte pour effectuer les tâches visées à l'article 2.5.2.75 si l'autorisation couvre également le Code ISPS. Le Contrôle de la navigation transmet à l'ANSM toute modification de la liste des entreprises reconnues.

Art. 2.5.2.70. Audit

La Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation effectuent un audit, au cours duquel l'entreprise doit démontrer qu'elle:

1° dispose d'une expertise des aspects pertinents en terme de sûreté portuaire;

2° a la connaissance nécessaire des activités portuaires, notamment de la conception et de la construction de ports;

3° a la connaissance nécessaire des autres activités pertinentes liées à la sûreté qui peuvent avoir une influence sur la sûreté portuaire;

4° est capable d'évaluer les risques probables liés à la sûreté portuaire;

5° est capable de maintenir et d'améliorer l'expertise du personnel en terme de sûreté portuaire;

6° est capable de vérifier la fiabilité continue du personnel;

7° est capable de maintenir les mesures nécessaires visant à prévenir la divulgation ou l'accès non autorisé à du matériel sensible;

8° a une connaissance des réglementations internationales, européennes et belges pertinentes et des exigences de sûreté;

9° a une connaissance des menaces actuelles en matière de sûreté et de leurs modèles;

10° a des connaissances en matière de reconnaissance et de détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux;

11° a des connaissances en matière de reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportement des personnes qui peuvent menacer la sûreté portuaire;

§ 2. Ondernemingen die gemachtigd zijn als erkende organisatie in uitvoering van artikel 2.2.3.15, § 2, moeten voor het uitvoeren van de taken bedoeld in artikel 2.5.2.75 geen aparte aanvraag indienen indien de machtiging tevens de ISPS-Code omvat. De Scheepvaartcontrole bezorgt elke wijziging in de lijst van erkende ondernemingen aan de NAMB.

Art. 2.5.2.70. Audit

De Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole voeren een audit uit waarbij de onderneming moet aantonen dat ze:

1° beschikt over deskundigheid op het gebied van relevante aspecten van havenbeveiliging;

2° de nodige kennis heeft van havenactiviteiten, waaronder kennis van het ontwerp en constructie van havens;

3° de nodige kennis van andere voor de beveiliging relevante activiteiten heeft die van invloed kunnen zijn op de havenbeveiliging;

4° in staat is om waarschijnlijke havenbeveiligingsrisico's te beoordelen;

5° in staat is om de deskundigheid van het personeel op het gebied van havenbeveiliging te onderhouden en te verbeteren;

6° in staat is om de blijvende betrouwbaarheid van het personeel te controleren;

7° in staat is om de nodige maatregelen te onderhouden ter voorkoming van de bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal door onbevoegden;

8° kennis heeft van relevante internationale, Europese en Belgische regelgeving en beveiligingseisen;

9° kennis heeft van huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;

10° kennis heeft van herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

11° kennis heeft van de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de havenbeveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;

12° a une connaissance des techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté;

13° a une connaissance des équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et de la limitation de leurs fonctions;

14° a une connaissance de la prévention des actions illicites et de l'élaboration de mesures visant à prévenir les actions illicites.

Art. 2.5.2.71. Reconnaissance

L'ANSM décide de la reconnaissance sur l'avis de la Cellule de la Sûreté maritime sur la base de l'audit. La reconnaissance est valable pour une période de 5 ans.

Art. 2.5.2.72. Retrait

L'ANSM peut retirer la reconnaissance de l'organisme de sûreté s'il est établi qu'il ne satisfait plus aux conditions ou ne peut plus démontrer qu'elle dispose des éléments visés à l'article 2.5.2.70.

Art. 2.5.2.73. Évaluation intermédiaire

§ 1er. La Cellule de la Sûreté maritime procède à une évaluation intermédiaire de l'organisme de sûreté reconnu:

1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après la reconnaissance;

2° si plusieurs incidents de sûreté ou actions illicites sont constatés dans les installations portuaires ou à bord des navires de mer pour lesquels l'organisme de sûreté reconnu effectue des missions;

3° s'il existe un soupçon que l'organisme de sûreté reconnu effectue les tâches d'une manière qui pourrait compromettre la sûreté.

§ 2. Sur la base de cette évaluation, l'ANSM peut:

1° procéder au retrait conformément à l'article 2.5.2.72;

2° établir des mesures en vue de remédier aux déficiences et déterminer des délais pour que l'organisme reconnu satisfasse à ces mesures.

Art. 2.5.2.74. Incompatibilités

Un organisme de sûreté reconnu qui a participé à l'élaboration ou à l'évaluation d'une évaluation de la

12° kennis heeft van de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;

13° kennis heeft van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen en van de beperking van de functies ervan;

14° kennis heeft van het voorkomen van ongeoorloofde acties en het opstellen van maatregelen ter voorkoming van ongeoorloofde acties.

Art. 2.5.2.71. Erkenning

De NAMB beslist over de erkenning op advies van de Cel Maritieme Beveiliging op grond van de audit. Een erkenning geldt voor een periode van 5 jaar.

Art. 2.5.2.72. Intrekking

De NAMB kan de erkenning van de beveiligingsorganisatie intrekken indien vastgesteld wordt dat deze niet meer voldoet aan de voorwaarden of niet langer kan aantonen dat ze beschikt over de elementen uit artikel 2.5.2.70.

Art. 2.5.2.73. Tussentijdse evaluatie

§ 1. De Cel Maritieme Beveiliging voert een tussentijdse evaluatie uit bij de erkende beveiligingsorganisatie:

1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de erkenning;

2° indien meerdere beveiligingsincidenten of ongeoorloofde acties worden vastgesteld op havenfaciliteiten of aan boord van zeeschepen waarvoor de erkende beveiligingsorganisatie opdrachten uitvoert;

3° indien het vermoeden bestaat dat de erkende beveiligingsorganisatie de taken uitvoert op een wijze die de beveiliging in het gedrang kan brengen.

§ 2. Op basis van deze evaluatie kan de NAMB:

1° overgaan tot de intrekking overeenkomstig artikel 2.5.2.72.

2° maatregelen vaststellen met het oog op het wegwerken van tekortkomingen en termijnen bepalen waarbinnen de erkende onderneming aan deze maatregelen moet voldoen.

Art. 2.5.2.74. Onverenigbaarheden

Een erkende beveiligingsorganisatie die meegewerkt heeft aan het opstellen of evalueren van een

sûreté ne peut pas être impliqué dans l'élaboration, l'évaluation ou d'autres travaux relatif au plan de sûreté.

Si le PFSO a une relation professionnelle avec un organisme de sûreté reconnu, cet organisme de sûreté reconnu ne peut pas effectuer les tâches comme entreprise de gardiennage visée à l'article 4 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière sur l'installation portuaire dont le PFSO est responsable.

Art. 2.5.2.75. Compétences

Un organisme de sûreté reconnu peut:

1° collaborer à l'élaboration d'une évaluation de la sûreté;

2° élaborer, analyser et faire des recommandations sur les plans de sûreté des ports et des installations portuaires;

3° dispenser des formations et faire passer des examens aux PFSO;

4° mettre un PFSO à la disposition d'une ou plusieurs installations portuaires;

5° faire office de responsable du traitement tel que visé à l'article 2.5.2.91;

6° approuver le plan de sûreté du navire.

Sous-section 2 – Approbation de l'organisme de formation

Art. 2.5.2.76. Approbation

Un organisme de formation reconnu par une Communauté peut, après approbation de l'ANSM, dispenser les formations visées au présent chapitre.

Section 9. Plateforme ISPS

Art. 2.5.2.77. Champ d'application

La présente section règle l'échange d'informations électroniques entre tous les acteurs concernés par la sûreté maritime pour la mise en œuvre du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution ainsi que le stockage des informations.

Art. 2.5.2.78. Création de la plateforme ISPS

§ 1er. Une plateforme ISPS est créée.

beveiligingsbeoordeling, mag niet betrokken zijn bij de opstelling, evaluatie of ander werk inzake het beveiligingsplan.

Indien de PFSO een professionele band heeft met een erkende beveiligingsorganisatie, mag deze erkende beveiligingsorganisatie geen taken als bewakingsonderneming bedoeld in artikel 4 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid uitvoeren op de havenfaciliteit waarvoor de PFSO verantwoordelijk is.

Art. 2.5.2.75. Bevoegdheden

Een erkende beveiligingsorganisatie kan:

1° meewerken aan het opstellen van een beveiligingsbeoordeling;

2° beveiligingsplannen voor havens en havenfaciliteiten opstellen, analyseren en hierover aanbevelingen formuleren;

3° opleidingen geven en examens voor PFSO's afnemen;

4° een PFSO ter beschikking stellen van één of meerdere havenfaciliteiten;

5° fungeren als verwerkingsverantwoordelijke zoals bedoeld in artikel 2.5.2.91;

6° het scheepsbeveiligingsplan goedkeuren.

Onderafdeling 2 – Goedgekeurde opleidingsinstantie

Art. 2.5.2.76. Goedkeuring

Een door een Gemeenschap erkende opleidingsinstantie kan na goedkeuring door de NAMB de opleidingen bedoeld in dit hoofdstuk geven.

Afdeling 9. ISPS-platform

Art. 2.5.2.77. Toepassingsgebied

Deze afdeling regelt de elektronische informatie-uitwisseling tussen alle actoren betrokken bij de maritieme beveiliging voor de uitvoering van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten en de opslag van de informatie.

Art. 2.5.2.78. Oprichting van het ISPS-platform

§ 1. Er wordt een ISPS-platform opgericht.

Les objectifs de la plateforme ISPS sont:

1° le stockage, le suivi et l'approbation de toutes les évaluations de la sûreté mentionnées dans le présent chapitre;

2° le stockage, le suivi et l'approbation de tous les plans de sûreté mentionnés dans le présent chapitre;

3° le signalement, l'enregistrement et le suivi des incidents de sûreté;

4° le signalement, l'enregistrement et le suivi des exercices;

5° l'échange d'informations entre les acteurs concernés;

6° la saisie, l'enregistrement et le suivi des rapports d'inspection par les différents services;

7° la délivrance et la mise à jour électronique des différents certificats;

8° la génération de rapports à l'OMI et à la Commission européenne;

9° la délimitation des ports et des installations portuaires au moyen d'un composant SIG;

10° la réalisation d'analyses des risques sur toutes les données disponibles;

11° la visualisation des ports, installations portuaires et navires au moyen de données 2D, 3D et SIG;

12° l'automatisation et la fourniture des informations de sûreté par les navires étrangers;

13° le stockage des données du contrôle d'accès;

14° l'enregistrement des données pour vérifier le respect de l'interdiction visée à l'article 4, § 3*bis*, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes et à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation;

15° l'enregistrement des données pour vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à

De doelstellingen van het ISPS-platform zijn:

1° de opslag, opvolging en goedkeuring van alle in dit hoofdstuk vermelde beveiligingsbeoordelingen;

2° de opslag, opvolging en goedkeuring van alle in dit hoofdstuk vermelde beveiligingsplannen;

3° het melden, opslaan en opvolgen van beveiligingsincidenten;

4° het melden, opslaan en opvolgen van oefeningen;

5° het uitwisselen van informatie tussen de betrokken actoren;

6° het ingeven, opslaan en opvolgen van inspectierapporten door de verschillende diensten;

7° het elektronisch uitreiken en bijhouden van de verschillende certificaten;

8° het generen van de rapporten aan de IMO en de Europese Commissie;

9° het afbakenen van de havens en de havenfaciliteiten door middel van een GIS-component;

10° het uitvoeren van risicoanalyses op alle aanwezige data;

11° het visualiseren van de havens, havenfaciliteiten en schepen door middel van 2D, 3D en GIS-data;

12° het automatiseren van de verschaffing van de beveiligingsinformatie door vreemde schepen;

13° de opslag van de gegevens van de toegangscontrole;

14° het opslaan van de gegevens om het naleven te controleren van het verbod bedoeld in artikel 4, § 3*bis*, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen en artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

15° het opslaan van de gegevens om het naleven te controleren van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende

la détention préventive, ont reçu la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire;

16° la mise à jour des vérifications de sûreté et des demandes requises par le présent chapitre;

17° la mise à jour de la liste des membres de l'ANSM, du CLSM et de la Cellule de la Sûreté maritime, et les PFSO et les CSO.

§ 2. L'accès aux données du 1° au 7°, du 9° au 11° et du 13° au 16° est limité aux membres de l'ANSM, de la Cellule de la Sûreté maritime et des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4, et aux membres du CLSM pour le port et les installations portuaires relevant de leur compétence, et au PFSO pour sa propre installation portuaire.

L'accès aux données du 8° est limité aux membres de l'ANSM et de la Cellule de la Sûreté maritime.

L'accès aux données du 12° est limité aux membres de l'ANSM, de la Cellule de la Sûreté maritime et des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4.

Art. 2.5.2.79. Financement

Les crédits nécessaires à la création et le fonctionnement de la plateforme ISPS sont inscrits au budget de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.

Afin de pouvoir utiliser la plateforme ISPS pour les objectifs visés à l'article 2.5.2.78, 13°, 14°, 15° et 16°, le Roi peut déterminer une redevance et en fixer les modalités.

Art. 2.5.2.80. Gestion

§ 1er. L'ANSM agit comme comité de gestion de la plateforme ISPS.

Le ministre est chargé du bon fonctionnement de la plateforme ISPS.

§ 2. L'ANSM dispose des compétences suivantes en ce qui concerne la plateforme ISPS:

1° gérer la plateforme ISPS;

2° prendre toute initiative pouvant contribuer à l'efficacité du fonctionnement sûr de la plateforme ISPS;

de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen;

16° het bijhouden van de veiligheidsverificaties en aanvragen vereist door dit hoofdstuk;

17° het bijhouden van de lijst van leden van de NAMB, LCMB en Cel Maritieme beveiliging, en de PFSO's en CSO's.

§ 2. De toegang tot de gegevens onder 1° tot en met 7°, 9° tot en met 11° en 13° tot en met 16° is beperkt tot de leden van de NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4, en tot de leden van de LCMB's voor de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen, en tot de PFSO voor de eigen havenfaciliteit.

De toegang tot de gegevens onder 8° is beperkt tot de leden van de NAMB en de Cel Maritieme Beveiliging.

De toegang tot de gegevens onder 12° is beperkt tot de leden van de NAMB en de Cel Maritieme Beveiliging en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4.

Art. 2.5.2.79. Financiering

De kredieten die vereist zijn voor de oprichting en de werking van het ISPS-Platform worden ingeschreven op de begroting van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Om gebruik te kunnen maken van het ISPS-platform voor de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.2.78, 13°, 14°, 15° en 16° kan de Koning een retributie bepalen en de modaliteiten hiervoor vaststellen.

Art. 2.5.2.80. Beheer

§ 1. De NAMB fungeert als beheerscomité voor het ISPS-platform.

De minister is belast met de goede werking van het ISPS-platform.

§ 2. De NAMB beschikt over de volgende bevoegdheden met betrekking tot het ISPS-platform:

1° het ISPS-platform beheren;

2° elk initiatief nemen dat kan bijdragen tot de doeltreffendheid van de veilige werking van het ISPS-platform;

3° prendre toute initiative pour adapter la plateforme ISPS aux modifications sur le plan législatif, réglementaire et technologique;

4° notifier au ministre compétent les moyens nécessaires au bon fonctionnement de la plateforme ISPS;

5° communiquer annuellement au ministre compétent les estimations budgétaires en matière de coûts de fonctionnement et de maintenance de la plateforme ISPS, y compris le coût des systèmes qui y sont stockés;

6° conclure des accords en ce qui concerne les services nécessaires pour la gestion de la plateforme ISPS;

7° octroyer des avis, de sa propre initiative ou à la demande des ministres compétents, en ce qui concerne les initiatives législatives et autres qui ont une incidence sur le fonctionnement de la plateforme ISPS.

Art. 2.5.2.81. Contrôle sur l'interdiction portuaire

Afin d'avoir accès à une installation portuaire, il faut vérifier à l'entrée si la personne qui souhaite y accéder figure sur la plateforme ISPS en tant que personne à laquelle une interdiction a été imposée conformément à l'article 4, § 3*bis*, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation, ou à laquelle en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire a été imposée.

Le Roi détermine les modalités et le fonctionnement de la plateforme ISPS pour le contrôle visé à l'alinéa 1er.

Section 10. Protection des données

Sous-section 1re. Images de caméra

Art. 2.5.2.82. Caméras de surveillance

Les caméras de surveillance installées par les exploitants des ports ou des installations portuaires doivent être conformes aux dispositions de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

3° elk initiatief nemen tot aanpassing van het ISPS-platform aan de wijzigingen op wetgevend, regelgevend en technologisch vlak;

4° de bevoegde minister in kennis stellen van de middelen die vereist zijn voor de goede werking van het ISPS-platform;

5° jaarlijks aan de bevoegde minister de budgettaire ramingen meedelen met betrekking tot de kostprijs voor de werking en het onderhoud van het ISPS-platform, daarin inbegrepen de kostprijs van de in het systeem opgeslagen systemen;

6° akkoorden sluiten met betrekking tot de diensten die vereist zijn voor het beheer van het ISPS-platform;

7° advies verlenen op eigen initiatief of op verzoek van de bevoegde ministers met betrekking tot wetgevende en andere initiatieven die van invloed zijn op de werking van het ISPS-platform.

Art. 2.5.2.81 Controle op het havenverbod

Om toegang te krijgen tot een havenfaciliteit moet aan de ingang gecontroleerd worden of de persoon die toegang wenst te krijgen is opgenomen in het ISPS-platform als een persoon voor wie een verbod overeenkomstig artikel 4, § 3*bis*, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek werd opgelegd of aan wie krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven werd opgelegd.

De Koning bepaalt de modaliteiten van en de werking van het ISPS-platform voor de controle bedoeld in het eerste lid.

Afdeling 10. Gegevensbescherming

Onderafdeling 1. Camerabeelden

Art. 2.5.2.82. bewakingscamera's

Bewakingscamera's die geïnstalleerd worden door de exploitanten van havens of havenfaciliteiten moeten voldoen aan de bepalingen van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

Art. 2.5.2.83. Caméras intelligentes

§ 1er. L'installation de caméras intelligentes en vue de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation par les exploitants des ports et des installations portuaires est autorisée, l'utilisation de ces caméras et l'accès aux données est réglementé conformément à la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Par dérogation à l'article 8/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, l'utilisation de caméras de surveillance intelligentes en vue de la reconnaissance automatique des navires est autorisée.

§ 2. L'utilisation de caméras intelligentes conformément au paragraphe 1er est autorisée, à condition que l'installation et l'utilisation figurent dans le plan de sûreté, pour la vérification du respect du Règlement ISPS, du Code ISPS et du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, ainsi que pour la prévention des actions illicites et la garantie de la sûreté maritime.

Sous-section 2. Données biométriques

Art. 2.5.2.84. Utilisation

§ 1er. En vue du contrôle de l'accès aux installations portuaires et du contrôle de l'identité pour la manutention de la cargaison, les plans de sûreté peuvent, sur la base d'éléments concrets repris dans les évaluations de la sûreté qui en démontrent la nécessité, prévoir que l'accès à l'installation portuaire soit subordonné à la vérification des données biométriques pour toutes ou certaines catégories de visiteurs.

Les plans de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire, sur la base d'éléments concrets de l'évaluation de la sûreté qui en démontrent la nécessité, peuvent inclure des dispositions visant à protéger l'accès numérique aux réseaux et systèmes d'information au moyen des données biométriques.

§ 2. L'objectif du contrôle d'accès est d'empêcher tout accès non autorisé à l'installation portuaire ou aux réseaux et systèmes d'information. Le traitement des données biométriques est une exception telle que visée à l'article 9.2, g) du RGPD.

L'objectif du contrôle de l'identité pour la manutention de la cargaison est la prévention que ces machines soient utilisées pour commettre une action illicite. Le traitement des données biométriques est une exception telle que visée à l'article 9.2, a) et g) du RGPD.

Art. 2.5.2.83. Intelligente camera's

§ 1. Het plaatsen van intelligente camera's met het oog op de automatische nummerplaatherkenning door de exploitanten van havens en havenfaciliteiten is toegelaten waarbij het gebruik van deze camera's en de toegang tot de gegevens geregeld wordt overeenkomstig de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

In afwijking van artikel 8/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is het gebruik van intelligente bewakingscamera's toegelaten met het oog op de automatische herkenning van vaartuigen.

§ 2. Het gebruik van intelligente camera's overeenkomstig paragraaf 1 is toegelaten, op voorwaarde dat het plaatsing en het gebruik zijn opgenomen in het beveiligingsplan, om de naleving van de ISPS-verordening, de ISPS-Code en dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten te controleren, evenals het voorkomen van ongeoorloofde acties en het garanderen van de maritieme beveiliging.

Onderafdeling 2. Biometrische gegevens

Art. 2.5.2.84. Gebruik

§ 1. Met het oog op de toegangscontrole tot havenfaciliteiten en identiteitscontrole voor het behandelen van lading kunnen de beveiligingsplannen, op basis van concrete elementen in de beveiligingsbeoordelingen die de noodzaak daarvoor aantonen, voorzien dat de toegang tot de havenfaciliteit afhankelijk wordt gemaakt van de verificatie van biometrische gegevens voor alle of bepaalde categorieën van bezoekers.

De beveiligingsplannen, op basis van concrete elementen in de beveiligingsbeoordeling die de noodzaak daarvoor aantonen, van een haven of een havenfaciliteit kunnen bepalingen opnemen om de digitale toegang tot de netwerk en informatiesystemen te beschermen door middel van biometrische gegevens.

§ 2. Het doel van de toegangscontrole is verhinderen dat onbevoegden toegang tot de havenfaciliteit of de netwerk- en informatiesystemen kunnen verkrijgen. De verwerking van de biometrische gegevens is een uitzondering zoals bedoeld in artikel 9.2, g) van de AVG.

Het doel van de identiteitscontrole voor het behandelen van lading is het voorkomen dat deze machines worden gebruikt bij het plegen van een ongeoorloofde actie. De verwerking van de biometrische gegevens is een uitzondering zoals bedoeld in artikel 9.2, a) en g) van de AVG.

§ 3. Aux fins de la présente sous-section, on entend par “visiteur” quiconque, y compris les administrateurs et les membres du personnel, souhaite avoir accès à l’installation portuaire ou à des parties de l’installation portuaire à l’exception des passagers des navires de mer qui embarquent ou débarquent dans une installation portuaire pour le transport de passagers, et des membres de l’équipage des navires de mer.

Art. 2.5.2.85. Reconnaissance du sous-traitant

§ 1er. Les données biométriques ne peuvent être traitées que par une entreprise reconnue à cet effet par le ministre sur la base de l’audit visé au paragraphe 2 et d’un avis de l’ANSM.

Afin d’être reconnue comme sous-traitant de ces données biométriques, l’entreprise doit être établie dans l’Espace économique européen et avoir une unité d’établissement en Belgique. La reconnaissance ne s’applique que pour le traitement des données biométriques autorisées conformément au présent chapitre.

§ 2. La Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation, en collaboration avec le Centre pour la Cybersécurité, effectuent un audit au cours duquel l’entreprise doit démontrer que:

1° l’entreprise est certifiée conformément à la norme ISO 27001, ISO 27701 ou une norme équivalente établie conformément à l’article 22, § 1er, de la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d’information d’intérêt général pour la sécurité publique;

2° elle dispose des systèmes et procédures internes nécessaires pour empêcher l’accès non autorisé aux données biométriques;

3° le système de traitement satisfait aux exigences énoncées au paragraphe 3.

§ 3. Les données biométriques ne peuvent être traitées que via des systèmes qui sont conformes aux conditions suivantes:

1° lors de la première phase de collecte des données biométriques, les caractéristiques uniques et individuelles de l’individu sont codées et enregistrées en tant que modèle, et ensuite les données biométriques brutes sont immédiatement supprimées;

2° lors de la vérification de l’identité de l’individu, il est seulement vérifié si les informations collectées au moment où l’individu souhaite s’authentifier correspondent

§ 3. Voor de toepassing van deze onderafdeling wordt onder bezoeker verstaan iedereen, met inbegrip van bestuurders en personeelsleden, die toegang wensen tot de havenfaciliteit of gedeelten van de havenfaciliteit met uitzondering van de passagiers van zeeschepen die inschepen of ontschepen op een havenfaciliteit voor het vervoer van passagiers, en voor bemanningsleden van zeeschepen.

Art. 2.5.2.85. Erkenning verwerker

§ 1. Biometrische gegevens kunnen enkel worden verwerkt door een onderneming die hiertoe erkend wordt door de minister op basis van de audit bedoeld in paragraaf 2 en een advies van de NAMB.

Om als verwerker van deze biometrische gegevens erkend te worden moet de onderneming gevestigd zijn in de Europese Economische Ruimte en een vestigingseenheid hebben in België. De erkenning geldt enkel voor de verwerking van biometrische gegevens toegestaan overeenkomstig dit hoofdstuk.

§ 2. De Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole, in samenwerking met het Centrum voor Cyberveiligheid, voeren een audit uit waarbij de onderneming moet aantonen dat:

1° de onderneming gecertificeerd is overeenkomstig norm ISO 27001, ISO 27701 of een gelijkwaardige norm vastgesteld overeenkomstig artikel 22, § 1, van de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid;

2° de nodige interne systemen en procedures hebben om te vermijden dat onbevoegde toegang hebben tot de biometrische gegevens;

3° het systeem van verwerking voldoet aan de in paragraaf 3 gestelde vereisten.

§ 3. Biometrische gegevens kunnen enkel verwerkt worden via systemen die voldoen aan de volgende voorwaarden:

1° bij de eerste inzamelingsfase van de biometrische gegevens worden de unieke en individuele kenmerken van het individu gecodeerd en als template opgeslagen, waarna de ruwe gegevens onmiddellijk verwijderd worden;

2° bij het verifiëren van de identiteit van het individu wordt enkel nagegaan of de informatie die ingezameld wordt op het ogenblik dat het individu zich wenst te

au modèle qui a été enregistré lors de la première phase de collecte;

3° le modèle est exclusivement conservé sur un support de stockage durable en possession de l'individu, aucun stockage n'étant autorisé dans les bases de données du sous-traitant;

4° les données biométriques collectées lors de la deuxième phase de collecte aux fins de vérification de l'identité ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins de comparaison de ces données collectées avec le modèle.

§ 4. La reconnaissance s'applique pour une durée indéterminée.

Après la reconnaissance et ensuite à chaque fois dans la période comprise entre vingt-quatre et trente-six mois après un audit précédent, un audit de suivi est effectué. Sur la base de cet audit, le ministre peut décider:

1° d'imposer des délais dans lesquels l'entreprise doit se conformer aux mesures imposées par le ministre;

2° de retirer la reconnaissance.

Sous-section 3 – Traitement des données à caractère personnel

Art. 2.5.2.86. Finalités

Les données visées à l'article 2.5.2.88 sont traitées en vue de:

1° garantir la sûreté maritime dans les ports et les installations portuaires;

2° prévenir les actions illicites;

3° détecter, poursuivre et sanctionner les actions illicites;

4° garantir la sûreté des personnes travaillant dans les ports et les installations portuaires;

5° réaliser les tâches des services de renseignement;

6° vérifier le respect de l'interdiction imposée conformément à l'article 4, § 3*bis*, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir

authentiseren overeenkomt met de template die werd opgeslagen bij de eerste inzamelingsfase;

3° de template wordt uitsluitend bewaard op een duurzaam opslagmedium in het bezit van het individu waarbij geen opslag in databases van de verwerker is toegestaan;

4° de biometrische gegevens die tijdens de tweede inzamelingsfase voor het verifiëren van de identiteit worden ingezameld mogen niet langer bewaard worden dan nodig is om deze ingezamelde gegevens te vergelijken met de template.

§ 4. De erkenning geldt voor onbepaalde duur.

Na de erkenning en nadien telkens in de periode tussen de vierentwintig en zesendertig maanden na een vorige audit wordt een opvolgingsaudit uitgevoerd. Op basis van deze audit kan de minister beslissen om:

1° termijnen op te leggen waarin de onderneming de door de minister opgelegde maatregelen moet naleven;

2° de erkenning in te trekken.

Onderafdeling 3 – Verwerking van persoonsgegevens

Art. 2.5.2.86. Doeleinden

De gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 worden verwerkt met het oog op:

1° het garanderen van de maritieme beveiliging in havens en de havenfaciliteiten;

2° het voorkomen van ongeoorloofde acties;

3° het opsporen, vervolgen en bestraffen van ongeoorloofde acties;

4° het garanderen van de beveiliging van de personen die werkzaam zijn in de havens en de havenfaciliteiten;

5° het uitvoeren van de taken van de inlichtingen diensten;

6° het controleren van de naleving van het verbod opgelegd overeenkomstig artikel 4, § *3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica

à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation;

7° vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, ont reçu la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire;

8° mettre à jour les données relatives à la formation et à l'instruction obligatoires des PFSO telles que visées à l'article 2.5.2.39, § 2.

Les données des membres des services d'inspection sont traitées en vue d'identifier l'auteur d'un rapport d'inspection ou d'un procès-verbal.

Art. 2.5.2.87. Personnes physiques concernées

Les données des personnes suivantes peuvent être traitées:

1° les visiteurs des installations portuaires et les membres du personnel chargés de la manutention de la cargaison;

2° les PSO, PFSO, CSO et SSO;

3° les membres des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4;

4° les personnes qui se sont vues imposer une interdiction conformément à l'article 4, § 3*bis*, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation;

5° les personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, se sont vues imposer la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire.

Art. 2.5.2.88. Données à traiter

§ 1er. Pour les visiteurs des installations portuaires, les données suivantes peuvent être traitées:

1° les nom et prénoms;

2° le numéro de registre national pour les Belges;

en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

7° het controleren van de naleving van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen;

8° het bijhouden van de gegevens voor de verplichte vorming en opleiding van de PFSO's zoals bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2.

De gegevens van de leden van de inspectiediensten worden verwerkt met het oog op het identificeren van de opsteller van een inspectierapport of proces-verbaal.

Art. 2.5.2.87. Betrokken natuurlijke personen

De gegevens van de volgende personen mogen verwerkt worden:

1° bezoekers van havenfaciliteiten en de personeelsleden belast met de behandeling van de lading;

2° PSO, PFSO, CSO en SSO;

3° leden van de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4;

4° personen die een verbod kregen overeenkomstig artikel 4, § *3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

5° personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen.

Art. 2.5.2.88. Te verwerken gegevens

§ 1. Van de bezoekers van havenfaciliteiten mogen de volgende gegevens worden verwerkt:

1° naam en voornamen;

2° rijksregisternummer voor Belgen;

3° les date de naissance et adresse pour les non-Belges;

4° l'adresse e-mail;

5° les données biométriques, le cas échéant, conformément à l'article 2.5.2.84;

6° l'objectif de la visite;

7° les heures d'arrivée et de départ et la date de la visite;

8° la plaque d'immatriculation des voitures entrant et sortant des installations portuaires;

9° la photo.

§ 2. Pour les PSO, PSFO, CSO et SSO, les données suivantes peuvent être traitées:

1° les nom et prénoms;

2° le numéro de registre national pour les Belges;

3° Les date de naissance et adresse pour les non-Belges;

4° l'adresse e-mail;

5° Le résultat de l'examen pour les PFSO;

6° la photo.

§ 3. Pour les membres des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4, les données suivantes peuvent être traitées:

1° les nom et prénoms;

2° le numéro d'identification donné par le service public pour lequel l'inspecteur travaille;

3° la photo.

§ 4. Pour les personnes qui se sont vues imposer une interdiction conformément à l'article 4, § 3*bis*, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation et les personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, se sont vues imposer la condition

3° geboortedatum en adres voor niet-Belgen;

4° e-mailadres

5° biometrische gegevens, indien van toepassing, overeenkomstig artikel 2.5.2.84;

6° doel van het bezoek;

7° aankomst- en vertrekuur en datum van het bezoek;

8°nummerplaat van wagens die de havenfaciliteit binnen- en buitenrijden;

9° foto.

§ 2. Van de PSO, PFSO, CSO en SSO mogen de volgende gegevens worden verwerkt:

1° naam en voornamen;

2° rijksregisternummer voor Belgen;

3° geboortedatum en adres voor niet-Belgen;

4° e-mailadres;

5° resultaat van het examen voor PFSO's;

6° foto.

§ 3. Van de leden van inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4 mogen de volgende gegevens worden verwerkt:

1° naam en voornamen;

2° identificatienummer gegeven door de overheidsdienst waarvoor de inspecteur werkt;

3° foto.

§ 4° Van de personen die een verbod kregen overeenkomstig artikel 4, § *3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en van de personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis

de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire, les données suivantes peuvent être traitées:

1° les nom et prénoms;

2° le numéro de registre national pour les Belges;

3° la date jusqu'à laquelle l'interdiction est en vigueur;

4° les ports et installations portuaires où l'interdiction est en vigueur;

§ 5. Aux fins du présent article, les sous-traitants sont habilités à utiliser le registre national conformément aux dispositions de la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques.

Art. 2.5.2.89. Accès

Les membres de l'ANSM, du CLSM concerné, de la Cellule de la Sûreté maritime, du ministère public, des services de renseignement et des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4 ont accès aux données visées à l'article 2.5.2.88 et aux fins visées à l'article 2.5.2.86.

Par dérogation à l'alinéa 1er, seuls le responsable du traitement et le sous-traitant ont accès aux données biométriques.

Art. 2.5.2.90. Délai de conservation

Les données visées à l'article 2.5.2.88 sont conservées pendant la période déterminée dans le plan de sûreté et ne peuvent jamais excéder une période de 10 ans.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les données biométriques ne peuvent être conservées que conformément aux dispositions de l'article 2.5.2.85.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les données des personnes visées à l'article 2.5.2.87, 4° et 5°, sont immédiatement effacées après l'expiration ou la levée de l'interdiction portuaire.

Art. 2.5.2.91. Responsable du traitement

L'exploitant de l'installation portuaire est le responsable du traitement pour les données des visiteurs d'une installation portuaire visées à l'article 2.5.2.88, § 1er, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.

de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen, mogen de volgende gegevens verwerkt worden:

1° naam en voornamen;

2° rijksregisternummer voor Belgen;

3° datum tot wanneer het verbod van kracht is;

4° havens en havenfaciliteiten waar het verbod van kracht is.

§ 5. Voor de toepassing van dit artikel worden de verwerkers gemachtigd om het rijksregister te gebruiken overeenkomstig de bepalingen van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen.

Art. 2.5.2.89. Toegang

De leden van de NAMB, het betrokken LCMB, de Cel Maritieme Beveiliging, het openbaar ministerie, de inlichtingendiensten en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4 hebben toegang tot de gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 en voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

In afwijking van het eerste lid, hebben enkel de verwerkingsverantwoordelijke en de verwerker toegang tot de biometrische gegevens.

Art. 2.5.2.90. Bewaringstermijn

De gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 worden bewaard gedurende de periode bepaald in het beveiligingsplan en kunnen nooit de periode van 10 jaar overschrijden.

In afwijking van het eerste lid, mogen de biometrische gegevens slechts bewaard blijven overeenkomstig de bepalingen van artikel 2.5.2.85.

In afwijking van het eerste lid worden de gegevens van de personen bedoeld in artikel 2.5.2.87, 4° en 5°, onmiddellijk verwijderd nadat het havenverbod is afgelopen of opgeheven.

Art. 2.5.2.91. Verwerkingsverantwoordelijke

De exploitant van de havenfaciliteit is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de bezoekers van een havenfaciliteit bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 1, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

L'ANSM est le responsable du traitement pour les données du PSO, du PFSO, du CSO, du SSO et des inspecteurs, visés à l'article 2.5.2.88, § 2 et 3, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.

L'ANSM est le responsable du traitement pour les données des personnes visées à l'article 2.5.2.88, § 4, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.

Art. 2.5.2.92. Droit à l'information

Par dérogation aux articles 13 et 14 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit à l'information peut être différé, limité ou exclu en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.93. Droit d'accès

Par dérogation à l'article 15 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit d'accès peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.94. Droit de rectification

Par dérogation à l'article 16 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère

De NAMB is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de PSO, PFSO, CSO, SSO en de inspecteurs, bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 2 en 3, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

De NAMB is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de personen bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 4, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.

Art. 2.5.2.92. Recht op informatie

In afwijking van de artikelen 13 en 14 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op informatie worden uitgesteld, beperkt of uitgesloten voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.93. Recht op inzage

In afwijking van artikel 15 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op inzage geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.94. Recht op rectificatie

In afwijking van artikel 16 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van

personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit de rectification peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.95. Droit à la limitation du traitement

Par dérogation à l'article 18 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit à la limitation du traitement peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.

Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

Art. 2.5.2.96. Dispositions communes

§ 1er. La limitation des droits visée aux articles 2.5.2.92 à 2.5.2.95 peut être invoquée pour les données pour lesquelles l'ANSM ou l'exploitant de l'installation portuaire est le responsable du traitement des données.

Ces limitations valent durant la période dans laquelle la personne concernée fait l'objet d'un contrôle ou d'une enquête, y compris les actes préparatoires à ceux-ci, et durant la période nécessaire aux poursuites, dans la mesure où l'exercice des droits porterait atteinte aux besoins du contrôle, de l'enquête ou des actes préparatoires. La durée des actes préparatoires ne peut excéder un an à partir de la réception d'une demande concernant la communication d'informations à fournir conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP.

persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op rectificatie geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.95. Recht op beperking van de verwerking

In afwijking van artikel 18 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op beperking van de verwerking, geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.

De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

Art. 2.5.2.96. Gemeenschappelijke bepalingen

§ 1. De beperking van de rechten bedoeld in de artikelen 2.5.2.92 tot en met 2.5.2.95 kan worden ingeroepen voor de gegevens waarvoor de NAMB of de exploitant van de havenfaciliteit de gegevensverwerker zijn.

Deze beperkingen gelden gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle of een onderzoek, met inbegrip van de voorbereidende handelingen, en gedurende de periode die nodig is voor de vervolging, voor zover de uitoefening van de rechten afbreuk zou doen aan de behoeften van de controle, het onderzoek of de voorbereidende handelingen. De duur van de voorbereidende handelingen mag niet meer bedragen dan één jaar vanaf de ontvangst van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG.

§ 2. Dès réception d'une demande concernant la communication d'informations à fournir conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP, le responsable du traitement en accuse réception.

Le responsable du traitement informe la personne concernée par écrit et dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, de tout refus ou de toute limitation d'information, ainsi que des motifs du refus ou de la limitation. Ces informations concernant le refus ou la limitation peuvent ne pas être fournies lorsque leur communication risque de compromettre l'une des finalités visées à l'article 2.5.2.86. Au besoin, ce délai peut être prolongé de deux mois, compte tenu de la complexité et du nombre de demandes. Le responsable du traitement informe la personne concernée de cette prolongation et des motifs du report dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.

Le responsable du traitement informe la personne concernée des possibilités d'introduire une réclamation auprès de l'Autorité de protection des données et de former un recours juridictionnel.

Le responsable du traitement consigne les motifs de fait ou de droit sur lesquels se fonde la décision. Ces informations sont mises à la disposition de l'Autorité de protection des données.

§ 3. Lorsqu'un dossier est transmis à l'autorité judiciaire, les droits de la personne concernée ne sont rétablis qu'après autorisation de l'autorité judiciaire, ou après que la phase judiciaire soit terminée, et, le cas échéant, après que le service des amendes administratives compétent ait pris une décision. Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.".

Art. 10

À l'article 2.7.7.2. du même code, dans le 19°, les mots "activité d'interface navire/port" sont remplacés par les mots "activité d'interface navire/terre".

Art. 11

À l'article 2.7.7.11, § 6, du même code, les mots "activité d'interface navire/port" sont remplacés par les mots "activité d'interface navire/terre".

§ 2. Bij ontvangt van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG, bevestigt de verwerkingsverantwoordelijke de ontvangst hiervan.

De verwerkingsverantwoordelijke informeert de betrokkene schriftelijk en binnen een termijn van één maand na de ontvangst van het verzoek over iedere weigering of beperking, alsook over de redenen voor deze weigering of beperking. De informatie over de weigering of beperking kan achterwege worden gelaten wanneer de verstrekking daarvan één van de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.2.86 zou ondermijnen. Afhankelijk van de complexiteit van de verzoeken en van het aantal verzoeken kan die termijn indien nog met nog eens twee maanden worden verlengd. De verwerkingsverantwoordelijke stelt de betrokkene binnen één maand na ontvangst van het verzoek in kennis van deze verlenging en van de redenen van het uitstel.

De verwerkingsverantwoordelijke licht de betrokkene in over de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit en om een beroep in rechte in te stellen.

De verwerkingsverantwoordelijke vermeldt de feitelijke of juridische redenen waarop zijn beslissing steunt. Deze inlichtingen worden ter beschikking gesteld van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

§ 3. Wanneer een dossier wordt overgemaakt aan de gerechtelijke overheid, worden de rechten van de betrokkene pas hersteld na machtiging door de gerechtelijke overheid of nadat de gerechtelijke fase is beëindigd en, in voorkomend geval, nadat de bevoegde dienst voor administratieve geldboeten een beslissing heeft genomen. Evenwel mogen inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitoefening van plichten voorgeschreven door de rechterlijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke machtiging van deze laatste.".

Art. 10

In artikel 2.7.7.2 van hetzelfde wetboek worden in de bepaling onder 19° de woorden "schip/haven raakvlak" vervangen door de woorden "schip/land raakvlak".

Art. 11

In artikel 2.7.7.11, § 6, van hetzelfde wetboek worden de woorden "schip/haven raakvlak" vervangen door de woorden "schip/land raakvlak".

Art. 12

L'article 4.1.2.48 du même code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 4.1.2.48. Infraction au Règlement ISPS ou aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71

§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 4:

1° quiconque enfreint le Règlement ISPS;

2° quiconque enfreint les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents;

3° quiconque empêche ou entrave les missions confiées à l'ANSM, au CLSM, au Contrôle de la navigation, à la Cellule de la Sûreté maritime ou aux services d'inspection, exécutées en vertu du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Quiconque a commis une action illicite est puni de la sanction prévue par le Code pénal ou d'une sanction de niveau 5, laquelle des 2 est la plus lourde.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque a coopéré en agissant ou en s'abstenant d'agir, a autorisé ou facilité des actions illicites.

§ 4. En cas de condamnation pour l'un des délits visés aux paragraphes 2 et 3, le juge peut prononcer une interdiction temporaire de se rendre dans un ou plusieurs ports ou installations portuaires au sens de l'article 2.5.2.3, 4° et 5° conformément aux modalités de l'article 4, § 3*bis* de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes.

§ 5. Les infractions visées aux paragraphes 2 et 3 ne sont pas passibles d'une sanction administrative.

§ 6. Le procureur du Roi, l'auditeur du travail, le procureur fédéral ou le procureur général près la Cour d'Appel, selon le cas, peut, lorsqu'il est nécessaire pour la sûreté publique que les entreprises qui exploitent une installation portuaire puissent prendre des mesures administratives à l'encontre des suspects d'infractions visées aux paragraphes 1er ou 2, communiquer à ces entreprises qu'une information ou une instruction judiciaire

Art. 12

Artikel 4.1.2.48 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 4.1.2.48. Inbreuk op de ISPS-Verordeningen of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:

1° eenieder die de ISPS-Verordening overtreedt;

2° eenieder die de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;

3° eenieder die de opdrachten van de NAMB, LCMB, scheepvaartcontrole, Cel Maritieme Beveiliging of de inspectiediensten, uitgevoerd krachtens de ISPS-Verordening of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert.

§ 2. Eenieder die een ongeoorloofde actie heeft gesteld wordt gestraft met de sanctie uit het Strafwetboek die hierop is gesteld of met een sanctie van niveau 5, welke van de 2 de zwaarste is.

§ 3. Met een sanctie van niveau 5 wordt gestraft, eenieder die medewerking heeft verleend door handelingen te stellen of door het nalaten te handelen ongeoorloofde acties heeft toegelaten of vergemakkelijkt.

§ 4. Bij veroordeling wegens een van de misdrijven bedoeld in paragraaf 2 en 3 kan de rechter het tijdelijk verbod uitspreken om zich binnen één of meerdere havens of havenfaciliteiten in de zin van artikel 2.5.2.3, 4° en 5° te begeven overeenkomstig de modaliteiten van artikel 4, § 3*bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen.

§ 5. De overtredingen bedoeld in paragraaf 2 en 3 zijn niet strafbaar met een administratieve sanctie.

§ 6. De procureur des Konings, de arbeidsauditeur, de federale procureur of de procureur-generaal bij het hof van beroep, al naar het geval, kan, wanneer het noodzakelijk is voor de openbare veiligheid dat ondernemingen die een havenfaciliteit exploiteren administratieve maatregelen kunnen nemen tegen verdachten van een overtreding bedoeld in de paragrafen 1 of 2, aan deze ondernemingen meedelen dat er een opsporingsonderzoek of

sur une infraction visée aux paragraphes 1er ou 2 est en cours. Si cela concerne une instruction judiciaire, cette communication ne peut se faire qu'avec l'accord du juge d'instruction.".

Art. 13

Dans le même code, il est inséré les articles 4.1.2.48/1 et 4.1.2.48/2 rédigés comme suit:

"Art. 4.1.2.48/1. Prises d'images des ports et installations portuaires

Quiconque, de quelque manière que ce soit, prend des images d'un port ou d'une installation portuaire visé à l'article 2.5.2.3, 4° et 5°, sans l'autorisation du gestionnaire du port ou de l'installation portuaire, et sur lesquelles des parties de l'infrastructure de sûreté sont clairement identifiables, est puni d'une sanction de niveau 2.

Si ces prises d'images sont réalisées dans le but de commettre ou de faciliter des actions illicites telles que visées à l'article 2.5.2.2 du Code belge de la Navigation, l'intéressé est puni de la sanction telle que visée à l'article 4.1.2.48, § 3.".

Art. 4.1.2.48/2 Violation de la "ISPS-restricted"

Quiconque utilise un document portant la mention "ISPS-restricted" en vertu de l'article 2.5.2.13 en dehors du cadre de l'objectif pour lequel il est élaboré, est puni d'une peine d'emprisonnement d'un an à trois ans et d'une amende de 100 euros à 1 000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Si la violation visée à l'alinéa 1er a mené à une action illicite, la peine maximale est doublée.".

Art. 14

Dans l'article 4.1.2.49, § 5, du même code, les mots "vingt pour cent" sont remplacés par les mots "trente pour cent".

Art. 15

À l'article 4.2.1.2, § 1er, 2°, du même code, le e) est remplacé par ce qui suit:

een gerechtelijk onderzoek loopt naar een overtreding bedoeld in de paragrafen 1 of 2. Indien het een gerechtelijk onderzoek betreft, kan deze mededeling slechts worden gedaan met akkoord van de onderzoeksrechter.".

Art. 13

In hetzelfde wetboek worden de artikelen 4.1.2.48/1 en 4.1.2.48/2 ingevoegd, luidende:

"Art. 4.1.2.48/1. Beeldopnames van havens en havenfaciliteiten

Eenieder die op welke wijze dan ook beeldopnames maakt van een haven of havenfaciliteit bedoeld in artikel 2.5.2.3, 4° en 5° zonder toelating van de havenbeheerder of de havenfaciliteit, en waarop de delen van de beveiligingsinfrastructuur duidelijk herkenbaar zijn wordt gestraft met een sanctie van niveau 2.

Indien deze beeldopnames worden gemaakt met het oogmerk om ongeoorloofde acties zoals bedoeld in artikel 2.5.2.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek te plegen of te vergemakkelijken wordt de betrokkene gestraft met de sanctie zoals bedoeld in artikel 4.1.2.48, § 3.".

4.1.2.48/2. Schending van de "ISPS-restricted"

Eenieder die een document dat krachtens artikel 2.5.2.13 met "ISPS-restricted" werd aangemerkt, gebruikt buiten het kader van het doel waarvoor het is opgesteld, wordt gestraft met een gevangenisstraf van een jaar tot drie jaar en een geldboete van 100 euro tot 1 000 euro of met een van die straffen alleen.

Indien de schending bedoeld in het eerste lid heeft geleid tot een ongeoorloofde actie wordt de maximale straf verdubbeld.".

Art. 14

In artikel 4.1.2.49, § 5, van het Belgisch Scheepvaart wetboek worden de woorden "twintig procent" vervangen worden door de woorden "dertig procent".

Art. 15

In artikel 4.2.1.2, § 1, 2°, van hetzelfde wetboek wordt de bepaling onder e) vervangen als volgt:

“e) le contrôle du respect des articles 2.5.2.47 à 2.5.2.62 en ce qui concerne la surveillance à bord des navires; les membres du personnel des contrôleurs de la navigation désignés font rapport au Président de l’ANSM;”.

Art. 16

À l’article 4.2.1.24 du même code, le paragraphe 2 est abrogé.

Art. 17

La section 3 du chapitre 1er du titre 2 du livre 4 du même code est complété d’une sous-section 5 comprenant les articles 4.2.1.43 à 4.2.1.45, rédigés comme suit:

“Sous-section 5. Cellule de la Sûreté maritime

Art. 4.2.1.43. Organisation

Au sein de la DG Navigation est créée une Cellule de la Sûreté maritime.

Art. 4.2.1.44. Tâches

La Cellule de la Sûreté maritime est chargée de:

1° soutenir l’ANSM;

2° inspecter les ports, les installations portuaires, les navires, les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines;

3° détecter les infractions au Règlement ISPS et aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 et les arrêtés d’exécution y afférents;

4° représenter la DG Navigation au sein du MIK;

5° organiser des concertations régulières avec les armateurs belges et les autres parties intéressées pertinentes;

6° assurer une permanence opérationnelle pour les incidents de sûreté.

Art. 4.2.1.45. Compétences et mise en œuvre

La Cellule de la Sûreté maritime a les compétences du Contrôle de la navigation telles que visées aux articles 4.2.1.2, § 2 et 4.2.1.3 à 4.2.1.21.

“e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 2.5.2.47 tot en met 2.5.2.62 voor wat betreft het toezicht aan boord van schepen; de daartoe aangeduide scheepvaartcontroleurs personeelsleden rapporteren aan de voorzitter van de NAMB;”.

Art. 16

In artikel 4.2.1.24 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf 2 opgeheven.

Art. 17

Afdeling 3 van hoofdstuk 1 van titel 2 van boek 4 van hetzelfde wetboek word aangevuld met een onderafdeling 5 dat de artikelen 4.2.1.43 tot en met 4.2.1.45 omvat, luidende:

“Onderafdeling 5. Cel Maritieme Beveiliging

Art. 4.2.1.43. Inrichting

Binnen het DG Scheepvaart wordt een Cel Maritieme Beveiliging opgericht.

Art. 4.2.1.44. Taken

De Cel Maritieme Beveiliging is belast met:

1° het ondersteunen van de NAMB;

2° het inspecteren van de havens, de havenfaciliteiten, de schepen, de bouw- en kunstwerken, de kabels en de pijpleidingen;

3° het opsporen van inbreuken op de ISPS-Verordening en de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten;

4° het vertegenwoordigen van DG Scheepvaart binnen het MIK;

5° het organiseren van regelmatig overleg met de Belgische reders en andere relevante belanghebbende;

6° het voeren van een operationele permanentie voor beveiligingsincidenten.

Art. 4.2.1.45. Bevoegdheden en uitvoering

De Cel Maritieme Beveiliging heeft de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole zoals bedoeld in artikel 4.2.1.2, § 2 en 4.2.1.3 tot en met 4.2.1.21.

L'établissement des procès-verbaux se fait conformément aux articles 4.2.1.22 à 4.2.2.26, et une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents est téléchargée sur la plateforme ISPS.".

Art. 18

L'article 4.2.4.4 du même code est remplacé par ce qui suit:

"Art. 4.2.4.4. Autorités chargées de la sûreté maritime

§ 1er. Sans préjudice des compétences du Contrôle de la navigation et de la Cellule de la Sûreté maritime, sont également chargés du contrôle du respect du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.58 et 2.5.2.65 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents:

1° les membres de l'ANSM et du CLSM, lorsque la compétence des membres d'un CLSM est limitée pour au port et aux installations portuaires relevant de leur compétence;

2° les membres du personnel de l'Administration générales des Douanes et Accises;

3° les membres du personnel du Ministère de la Défense;

4° la Direction Infrastructures critiques et Analyse de risque du NCCN;

5° les membres du personnel du port désignés par l'ANSM;

6° la police fédérale et locale;

7° le PSO pour le port et les installations portuaires relevant de sa compétence.

§ 2. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er constatent, au moyen d'un procès-verbal qui vaut jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.58 et 2.5.2.65 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents.

Ces procès-verbaux sont transmis au Procureur du Roi, ainsi qu'au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique.

Het opstellen van processen--verbaal gebeurt met naleving van de artikelen 4.2.1.22 tot en met 4.2.2.26, waarbij een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de ISPS-Verordening, op de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.71 van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt opgeladen in het ISPS-platform.".

Art. 18

Artikel 4.2.4.4 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 4.2.4.4. Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de ISPS-Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.58 en 2.5.2.65 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:

1° de leden van de NAMB en het LCMB, waarbij de bevoegdheid van de leden van een LCMB beperkt is tot de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen;

2° de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;

3° de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging;

4° de Directie Kritieke Infrastructuur en risicoanalyse van het NCCN;

5° de door de NAMB aangewezen personeelsleden van de haven;

6° de federale en lokale politie;

7° de PSO voor de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid van vallen.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden stellen bij proces-verbaal dat geldt tot bewijs van tegendeel de inbreuken op de ISPS-Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.58 en 2.5.2.65 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vast.

Deze processen-verbaal worden aan de Procureur des Konings overgezonden, alsook aan de overtreder of zijn wettelijk vertegenwoordiger in België.

Les personnes visées au paragraphe 1er téléchargent le procès-verbal sur la plateforme ISPS.

§ 3. Si, dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les membres du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime, ont connaissance d'autres délits, ils en informent immédiatement les services de police compétents.".

Art. 19

Dans le même code, un article 4.2.4.4/1 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 4.2.4.4/1. Autorités chargées de la sûreté de la mer du Nord

§ 1er. Sans préjudice des compétences du Contrôle de la navigation et de la Cellule de la Sûreté maritime, sont également chargés du contrôle du respect des articles 2.5.2.63 à 2.5.2.68 et les arrêtés d'exécution y afférents:

1° les membres de l'ANSM;

2° les membres du personnel de l'Administration générales des Douanes et Accises;

3° les membres du personnel du Ministère de la Défense;

4° la police fédérale;

5° les membres du personnel de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord.

§ 2. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er constatent, au moyen d'un procès-verbal qui vaut jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux articles 2.5.2.63 à 2.5.2.68 et les arrêtés d'exécution y afférents.

Ces procès-verbaux sont transmis au Procureur du Roi, ainsi qu'au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique.

Les personnes visées au paragraphe 1er mentionne le procès-verbal dans la plateforme ISPS.".

Art. 20

L'article 4.2.4.7 du même code est complété d'un 10°, rédigé comme suit:

De in paragraaf 1 bedoelde personen laden het proces-verbaal op in het ISPS-platform.

§ 3. Indien de personeelsleden van de Cel Maritieme Beveiliging naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.".

Art. 19

In hetzelfde wetboek wordt een artikel 4.2.4.4/1 ingevoegd luidende:

"Art. 4.2.4.4/1 Overheden bevoegd voor de beveiliging van de Noordzee

§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de artikelen 2.5.2.63 tot en met 2.5.2.68 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:

1° de leden van de NAMB;

2° de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;

3° de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging;

4° de federale politie;

5° de personeelsleden van het Belgische Mathematisch Model voor de Noordzee.

§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden stellen bij proces-verbaal dat geldt tot bewijs van tegendeel de inbreuken van de artikelen 2.5.2.63 tot en met 2.5.2.68 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vast.

Deze processen-verbaal worden aan de Procureur des Konings overgezonden, alsook aan de overtreder of zijn wettelijk vertegenwoordiger in België.

De in paragraaf 1 bedoelde personen maken melding van het proces-verbaal in het ISPS-platform.".

Art. 20

Artikel 4.2.4.7 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepaling onder 10°, luidende:

"10° détourner vers un port belge, conformément au droit international, des navires qui menacent la sûreté publique ou dont on a de bonnes raisons de soupçonner que le navire est impliqué dans de l'espionnage ou du sabotage.".

Art. 21

Dans le même code, un article 4.3.1.4 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 4.3.1.4. Fonds concernant l'application maritime et marine

Trente pour cent du montant de toutes les amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation imposées pour les infractions au présent code ou aux lois sur la navigation telles que visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation sont versés au Fonds concernant l'application maritime et marine, créé par l'article 25 de la loi du xx 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime.

Par dérogation à l'alinéa 1er, les trente pour cent des amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, imposées pour les infractions au chapitre 3 du titre 5 du Livre 2 du Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution, pour les infractions à la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord et pour les infractions à la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique, sont versés au Fonds Environnement.

En cas de concours entre les infractions visées aux alinéas 1er et 2, et par dérogation à l'article 4.1.2.49, § 5, article 57 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et l'article 57 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des

"10° het, in overeenstemming met het internationale recht, afleiden van schepen, die de openbare veiligheid bedreigen of waarvan gegronde vermoedens bestaan dat het schip betrokken is bij spionage of sabotage naar een Belgische haven.".

Art. 21

In hetzelfde wetboek wordt het artikel 4.3.1.4. ingevoegd, luidende:

"Art. 4.3.1.4. Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving

Dertig percent van het bedrag van alle strafrechtelijke en administratieve geldboetes, of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering of een administratieve minnelijke schikking bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten opgelegd voor inbreuken op dit wetboek of de scheepvaartwetten zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt gestort in het Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving, opgericht door artikel 25 van de wet van xx 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging.

In afwijking van het eerste lid wordt de dertig procent van de strafrechtelijke en administratieve geldboetes, of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering of een administratieve minnelijke schikking bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, opgelegd voor overtredingen van de hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten, voor overtredingen van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee en voor overtredingen van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, gestort in het Fonds Leefmilieu.

Bij samenloop tussen inbreuken bedoeld in het eerste en tweede lid, en in afwijking van artikel 4.1.2.49, § 5, artikel 57 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, en artikel 57 van de wet 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de

espaces marins sous juridiction de la Belgique, les trente pour cent sont versés au Fonds concernant l'application maritime et marine.".

Art. 22

Le livre 4 du même code est complété d'un titre 6 comprenant les articles 4.6.1.1 à 4.6.2.3, rédigés comme suit:

"Titre 6. Dispositions particulières pour la mer du Nord

Chapitre 1er. Utilisation de caméras

Art. 4.6.1.1. Loi du 21 mars 2007

La loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ne s'applique pas dans les zones maritimes belges.

Art. 4.6.1.2. Notions

Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par:

1° caméra: tout système d'observation qui traite des images;

2° caméra mobile: caméra déplacée au cours de l'observation afin de filmer à partir de différents lieux ou positions, y compris les caméras installées à bord des navires ou des avions ou accrochées à des drones;

3° caméra fixe: caméra placée dans un lieu fixe au cours de l'observation afin de filmer à partir de cet emplacement;

4° caméra intelligente: caméra qui comprend également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies;

5° responsable du traitement: la personne visée à l'article 4, 7) du RGPD.

Art. 4.6.1.3. Champ d'application

Le présent chapitre s'applique à l'installation et à l'utilisation de caméras dans la mer territoriale belge et la zone économique exclusive.

Art. 4.6.1.4. Objectif

mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, wordt de dertig procent gestort in het Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving.".

Art. 22

Boek 4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met titel 6, dat de artikelen 4.6.1.1 tot en met 4.6.2.3 omvat, luidende:

"Titel 6. Bijzondere bepalingen voor de Noordzee

Hoofdstuk 1. Cameragebruik

Art. 4.6.1.1. Wet van 21 maart 2007

De wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is niet van toepassing in de Belgische maritieme zones.

Art. 4.6.1.2. Begrippen

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° camera: elke observatiesysteem dat beelden verwerkt;

2° mobiele camera: camera die tijdens de observatie wordt verplaats om vanaf verschillende plaatsen of posities te filmen, met inbegrip van camera's geïnstalleerd aan boord van vaartuigen of vliegtuigen of gehangen aan drones;

3° vaste camera: camera die tijdens de observatie op een vaste plaats blijft om vanaf deze locatie te filmen;

4° intelligente camera: camera die ook onderdelen en software bevat die, al niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde beelden al dan niet autonoom kan verwerken;

5° verwerkingsverantwoordelijke: de persoon bedoeld in artikel 4, 7) van de AVG.

Art. 4.6.1.3. Toepassingsgebied

Dit hoofdstuk is van toepassing op de plaatsing en het gebruik van camera's in de Belgische territoriale zee en de Exclusief Economische Zone.

Art. 4.6.1.4. Doel

L'objectif des caméras est:

1° la prévention, la constatation ou la détection des délits contre les personnes et les marchandises;

2° la protection du milieu marin;

3° la recherche scientifique;

4° la garantie de la sécurité de la navigation;

5° la garantie de la sûreté des ouvrages de construction et de génie civil, des câbles et des pipelines;

6° la garantie de la sûreté des zones maritimes belges;

7° la conservation des ressources vivantes.

Art. 4.6.1.5. Autres législations

Le présent chapitre ne s'applique pas aux caméras autorisées par ou en vertu d'une loi ou d'un décret spécial.

Art. 4.6.1.6. Utilisation de caméras fixes dans la mer territoriale

§ 1er. L'initiative d'installer une ou plusieurs caméras fixes est prise par le responsable du traitement, qui ne peut être qu'une autorité publique.

§ 2. Le responsable du traitement adresse la demande d'installation d'une caméra fixe à la Cellule de la Sûreté maritime et précise les point suivants:

1° l'emplacement de l'installation de la caméra;

2° le périmètre;

3° la finalité de l'utilisation de la caméra;

4° les spécifications de la caméra;

5° le délai de conservation proposé, qui ne peut excéder la durée maximale énoncée au paragraphe 7;

6° la manière dont les données sont traitées.

Le Roi détermine la forme et le contenu du formulaire de demande.

Het doel van de camera's is:

1° misdrijven tegen personen of goederen te voorkomen, vast te stellen of op te sporen;

2° het mariene milieu te beschermen;

3° wetenschappelijk onderzoek;

4° de scheepvaartveiligheid garanderen;

5° de beveiliging van de bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen te garanderen;

6° de beveiliging van de Belgische maritieme zones garanderen;

7° het behoud van de levende rijkdommen.

Art. 4.6.1.5. Andere wetgeving

Dit hoofdstuk is niet van toepassing op camera's die toegelaten zijn door of krachtens een bijzondere wet of decreet.

Art. 4.6.1.6. Gebruik van vaste camera's in de territoriale zee

§ 1. Het initiatief tot het plaatsen van één of meer vaste camera's wordt genomen door de verwerkingsverantwoordelijke, die enkel een openbare overheid kan zijn.

§ 2. De verwerkingsverantwoordelijke richt de aanvraag tot het installeren van een vaste camera aan de Cel Maritieme Beveiliging en verduidelijkt in de aanvraag volgende punten:

1° locatie van het plaatsen van de camera;

2° de perimeter;

3° het doeleinde van het gebruik van de camera;

4° de specificaties van de camera;

5° de voorgestelde bewaringstermijn die de maximale van duur zoals bepaald in paragraaf 7 niet te boven mag gaan;

6° de wijze waarop de verwerking van de gegevens gebeurd.

De Koning bepaalt de vorm en de inhoud van het aanvraagformulier.

La Cellule de la Sûreté maritime demande un avis au MIK sur les 1° à 4°. Si cet avis n'est pas donné dans les trente jours, il est réputé être positif.

La Cellule de la Sûreté maritime transmet le dossier avec l'avis du MIK au ministre qui décide de l'installation et des modalités de la caméra. La décision du ministre est valable pour un délai de 5 ans, après quoi elle doit être renouvelée.

§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime annonce l'installation de la caméra via un Avis aux Navigateurs et une publication sur le site web de la Cellule de la Sûreté maritime.

§ 4. Le responsable du traitement tient un registre des activités de traitement d'images des caméras effectuées sous sa responsabilité. Le Roi détermine le contenu de ce registre, ses modalités et son délai de conservation.

§ 5. La visualisation de ces images en temps réel n'est autorisée que par les services visés à l'article 4.2.4.4/1, afin que les services compétents puissent intervenir immédiatement en cas de délit, de dommage, de nuisance ou de perturbation de l'ordre public et que ce services puissent être guidés de manière optimale dans leurs actions, ou afin de réaliser des recherches scientifiques.

§ 6. L'enregistrement des images donnant lieu à un traitement des données à caractère personnel n'est autorisé que pour la réalisation des finalités visées à l'article 4.6.1.4.

§ 7. Les images donnant lieu à un traitement des données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que la durée strictement nécessaire à la réalisation des finalités telles que visées à l'article 4.6.1.4, sans que le délai n'excède 5 ans.

§ 8. Par dérogation au paragraphe 1er, le responsable du traitement peut être l'exploitant d'un ouvrage de construction ou de génie civil, d'un câble ou d'un pipeline, à condition que la caméra filme uniquement sa propre installation ou zone de sécurité, et que:

1° l'utilisation des caméras figure dans le plan de sûreté visé à l'article 2.5.2.64; ou

2° l'utilisation de la caméra a pour objectif le respect de la zone de sécurité établie conformément à l'arrêté royal du 4 février 2020 établissant des zones de sécurité dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.

De Cel Maritieme Beveiliging vraagt een advies aan het MIK over de punten 1° tot en met 4°. Indien dit advies niet binnen de dertig dagen wordt gegeven, wordt het geacht positief te zijn.

De Cel Maritieme Beveiliging bezorgt het dossier samen met het advies van het MIK aan de minister die beslist over de plaatsing en de modaliteiten van de camera. De beslissing van de minister is geldig voor een termijn van 5 jaar waarna deze vernieuwd moet worden.

§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging maakt de plaatsing van de camera bekend via een Bericht aan Zeevarenden en een publicatie op de website van de Cel Maritieme Beveiliging.

§ 4. De verwerkingsverantwoordelijke houdt een register bij met de beeldverwerkingsactiviteiten van de camera's uitgevoerd onder zijn verantwoordelijkheid. De Koning bepaalt de inhoud van dit register, de modaliteiten en de bewaartermijn ervan.

§ 5. Het bekijken van deze beelden in real time is enkel toegestaan door de diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1, opdat de bevoegde diensten onmiddellijk kunnen ingrijpen bij misdrijf, schade, overlast of verstoring van de openbare orde en deze diensten in hun optreden optimaal kunnen worden gestuurd, of voor het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.

§ 6. Het opnemen van de beelden die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens is uitsluitend toegestaan voor de verwezenlijking van de doelstellingen bedoeld in artikel 4.6.1.4.

§ 7. De beelden die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan strikt noodzakelijk voor de verwezenlijking van de doelstellingen zoals bedoeld in artikel 4.6.1.4, zonder dat de termijn 5 jaar mag overschrijden.

§ 8. In afwijking van paragraaf 1 kan de verwerkingsverantwoordelijke de exploitant van een bouw- of kunstwerk, kabel of pijpleiding zijn op voorwaarde dat de camera enkel de eigen installatie of veiligheidszone filmt en:

1° het gebruik van de camera's is opgenomen in het beveiligingsplan bedoeld in artikel 2.5.2.64; of

2° het gebruik van de camera tot doel heeft de naleving van de veiligheidszone vastgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 februari 2020 tot instelling van veiligheidszones in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid.

Les paragraphes 2 à 4 et les paragraphes 6 à 7 sont d'application *mutatis mutandis*. Les images ne peuvent être visualisées en temps réel qu'afin de garantir la sûreté ou intervenir immédiatement si un navire enfreint la zone de sécurité.

Les images visées au présent paragraphe peuvent être partagées avec les services visés à l'article 4.2.4.4/1 aux fins visées à l'article 4.6.1.4.

Art. 4.6.1.7. Utilisation de caméras mobiles dans la mer territoriale

Une caméra mobile ne peut être installée que par une autorité visée à l'article 4.2.4.4/1 conformément aux modalités à l'article 4.6.1.6.

Art. 4.6.1.8. Utilisation de caméras fixes ou mobiles dans la zone économique exclusive

L'utilisation de caméras fixes ou mobiles dans la zone économique exclusive est autorisée conformément aux modalités visées aux articles 4.6.1.6 et 4.6.1.7, avec pour condition supplémentaire que le demandeur doit démontrer que la caméra est utilisée pour l'un des droits visés à l'article 56 ou 60 de la Convention des NU sur le droit de la mer.

Art. 4.6.1.9. Utilisation interdite de caméras

Toute installation ou utilisation de caméras dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive en violation des dispositions conformément aux articles 4.6.1.4, 4.6.1.6, 4.6.1.7 et 4.6.1.8 est interdite.

Art. 4.6.1.10. Caméras intelligentes

L'utilisation de caméras intelligentes couplées à des registres ou à des fichiers de données à caractère personnel n'est autorisée qu'en vue de la reconnaissance automatique du navire.

Art. 4.6.1.11. Droit d'accès

§ 1er. Toute personne filmée a un droit d'accès aux images.

La personne filmée adresse à cet effet une demande au responsable du traitement. Cette demande comporte des indications suffisamment détaillées pour permettre de localiser les images concernées de manière précise.

Lorsque la personne filmée peut prétendre au droit d'obtenir une copie conformément à l'article 15, 3, du RGPD, le responsable du traitement peut répondre à la demande d'accès en faisant visionner à la personne

De paragrafen 2 tot en met 4 en paragrafen 6 tot en met 7 zijn overeenkomstige toepassing. De beelden mogen in real time uitsluitend bekeken worden om de beveiliging te kunnen garanderen of onmiddellijk te kunnen ingrijpen als een vaartuig de veiligheidszone schendt.

De beelden bedoeld in deze paragraaf kunnen gedeeld worden met de diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 voor de doeleinden bedoeld in artikel 4.6.1.4.

Art. 4.6.1.7. Gebruik van mobiele camera's in de territoriale zee

Een mobiele camera kan enkel geïnstalleerd worden door een overheid bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 overeenkomstig de modaliteiten in artikel 4.6.1.6.

Art. 4.6.1.8. Gebruik van vaste of mobiele camera's in de Exclusief Economische Zone

Het gebruik van vaste of mobiele camera's in de Exclusief Economische Zone is toegelaten overeenkomstig de modaliteiten bedoeld in artikel 4.6.1.6 en 4.6.1.7, met als bijkomende voorwaarde dat de aanvrager moet aantonen dat de camera gebruikt wordt voor één van de rechten bedoeld in artikel 56 of 60 van het VN-Zeerechtenverdrag.

Art. 4.6.1.9. Verboden gebruik van camera's

Elke plaatsing of gebruik van camera's in de territoriale zee of de exclusief economische zone in strijd met de bepalingen overeenkomstig de artikelen 4.6.1.4, 4.6.1.6, 4.6.1.7 en 4.6.1.8 is verboden.

Art. 4.6.1.10. Intelligente camera's

Het gebruik van intelligente camera's gekoppeld aan registers of bestanden van persoonsgegevens zijn enkel toegelaten met het oog op de automatische herkenning van het vaartuig.

Art. 4.6.1.11. Recht van toegang

§ 1. Iedere gefilmde persoon heeft een recht van toegang tot de beelden.

De gefilmde persoon richt hiervoor een verzoek aan de verwerkingsverantwoordelijke. Dit verzoek bevat voldoende gedetailleerde aanwijzingen om de betrokken beelden precies te kunnen lokaliseren.

Wanneer de gefilmde persoon aanspraak kan maken op het recht om een kopie te verkrijgen overeenkomstig artikel 15, 3, van de AVG kan de verwerkingsverantwoordelijke het verzoek tot toegang inwilligen, door aan de

filmée les images où elle apparaît, sans lui fournir une copie des images, afin de garantir que:

1° les droits et libertés d'autrui, comme prévu à l'article 15, 4, du RGPD, ne sont pas compromis;

2° la sécurité publique ou la prévention et la détection d'infractions pénales, ainsi que les enquêtes et les poursuites en la matière ou l'exécution de sanctions pénales, en application de l'article 23, paragraphe 1er, c) et d), du RGPD, ne sont pas compromises.

Art. 4.6.1.12. Dispositions pénales

Quiconque enfreint les articles 4.6.1.6 à 4.6.1.10 est puni d'une amende de 100 euros à 10 000 euros. Est puni d'une amende identique, la personne qui dispose d'une image dont on peut raisonnablement soupçonner qu'elle a été obtenue en violation de ces mêmes articles.

Chapitre 2. Autres moyens de détection

Art. 4.6.2.1. Autorités

Les services visés à l'article 4.2.4.4/1 peuvent installer des équipements de détection dans les zones maritimes belges, y compris des capteurs sous-marins.

S'il est possible d'identifier une personne au moyen de cet équipement de détection, la procédure aux articles 4.6.1.6 ou 4.6.1.8 est d'application *mutatis mutandis*.

Art. 4.6.2.2. Personnes privées

Une personne physique ou morale peut installer des équipements de détection dans les zones maritimes belges pour vérifier le respect de la zone de sécurité établie conformément à l'arrêté royal du 4 février 2020 établissant des zones de sécurité dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.

S'il est possible d'identifier une personne au moyen de cet équipement de détection, la procédure aux articles 4.6.1.6 ou 4.6.1.8 est d'application *mutatis mutandis*.

Art. 4.6.2.3. Dispositions pénales

Quiconque enfreint les articles 4.6.2.1 ou 4.6.2.2 est puni d'une amende de 100 euros à 10 000 euros.".

gefilmde persoon de beelden te laten bekijken, zonder een kopie van de beelden te verstrekken, teneinde te waarborgen dat:

1° de rechten en vrijheden van andere zoals voorzien door artikel 15, 4, van de AVG niet in het gedrang komen;

2° de openbare veiligheid of de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten, met toepassing van artikel 23, 1, c) en d), van de AVG niet in gevaar wordt gebracht.

Art. 4.6.1.12. Strafbepalingen

Overtreding van de artikelen 4.6.1.6 tot 4.6.1.10 wordt gestraft met een geldboete van 100 euro tot 10 000 euro. Wordt gestraft met dezelfde geldboete, de persoon die de beschikking heeft over een afbeelding waarvan redelijkerwijs kan vermoed worden dat dit beeld verkregen met schending van deze artikelen.

Hoofdstuk 2. Andere detectiemiddelen

Art. 4.6.2.1. Overheden

De diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 kunnen detectieapparatuur plaatsen in de Belgische maritieme zones, met inbegrip van onderwater sensoren.

Indien door middel van deze detectieapparatuur een persoon geïdentificeerd kan worden, is de procedure van artikel 4.6.1.6 of 4.6.1.8 van overeenkomstige toepassing.

Art. 4.6.2.2. Private personen

Een natuurlijk of rechtspersoon kan detectieapparatuur plaatsen in de Belgische maritieme zones om de naleving van de veiligheidszone vastgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 februari 2020 tot instelling van veiligheidszones in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid te controleren.

Indien door middel van deze detectieapparatuur een persoon geïdentificeerd kan worden, is de procedure van artikel 4.6.1.6 of 4.6.1.8 van overeenkomstige toepassing.".

Art. 4.6.2.3. Strafbepalingen

Overtreding van de artikelen 4.6.2.1 of 4.6.2.2 wordt gestraft met een geldboete van 100 euro tot 10 000 euro.".

Art. 23

Dans le Code judiciaire, un article 73*bis* est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 73*bis*. Par dérogation à l'article 73 et aux limites territoriales à l'annexe du présent Code, les infractions au Règlement (CE) N° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.46 du Code belge de la Navigation et les arrêtés d'exécution y afférents et à l'article 4.1.2.48/1, commises dans la partie du territoire de la rive gauche de l'Escaut, visé à l'article 1er de la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, sont poursuivies par les tribunaux compétents de l'arrondissement judiciaire d'Anvers.".

Art. 24

§ 1er. En application de l'article 62 de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, un fonds budgétaire concernant l'application maritime et marine est créé.

§ 2. Dans le tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, la rubrique 33 – Mobilité et Transports est complétée comme suit:

"13: Dénomination du fonds budgétaire organique:

Fonds concernant l'application maritime et marine;

Nature des recettes affectées:

1° trente pour cent du montant de toutes les amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation imposées pour les infractions au Code belge de la Navigation, à l'exception des amendes pénales et administratives visées à l'article 4.3.1.4, alinéa 2, du Code belge de la Navigation;

Art. 23

In het Gerechtelijk Wetboek wordt een artikel 73*bis* ingevoegd, luidende als volgt:

"Art. 73*bis*. In afwijking van artikel 73 en de gebiedsomschrijving in het bijvoegsel bij dit Wetboek, worden inbreuken op de Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.46 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en artikel 4.1.2.48/1 die gepleegd worden in het deel van het Linkerscheldeoevergebied, bedoeld in artikel 1 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het Linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, vervolgd door de bevoegde rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen.".

Art. 24

§ 1. Met de toepassing van artikel 62 van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de Federale Staat, wordt een begrotingsfonds betreffende de maritieme en mariene handhaving opgericht.

§ 2. In de tabel gevoegd bij de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen wordt de rubriek 33 – Mobiliteit en Vervoer aangevuld als volgt:

"13: Benaming van het organiek begrotingsfonds:

Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving;

Aard van de toegewezen ontvangsten:

1° dertig percent van het bedrag van alle strafrechtelijke en administratieve geldboetes, minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering of administratieve minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, opgelegd voor inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek, met uitzondering van de strafrechtelijke en administratieve geldboetes bedoeld in artikel 4.3.1.4, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

2° trente pour cent du montant de toutes les amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216*bis* du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation imposées pour les infractions aux lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, à l'exception des amendes pénales et administratives visées à l'article 4.3.1.4, alinéa 2, du Code belge de la Navigation;

3° tous les revenus des jugements et transactions judiciaires et extrajudiciaires suite à des incidents et des accidents dans les zones maritimes belges.

Nature des dépenses autorisées:

1° l'achat de matériel, y compris les réseaux et systèmes d'information, pour le renforcement de l'application du Code belge de la Navigation et des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation;

2° les études et campagnes de sensibilisation en vue d'améliorer l'application du Code belge de la Navigation et des lois sur la navigation conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation;

3° la fourniture des services en vue d'améliorer l'application du Code belge de la Navigation et des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.".

Art. 25

L'article 4, § 3*bis*, alinéa 1er, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes, inséré par la loi du 28 novembre 2021, est remplacé par ce qui suit:

2° dertig percent van het bedrag van alle strafrechtelijke en administratieve geldboetes, minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 216*bis* van het Wetboek van Strafvordering of administratieve minnelijke schikkingen bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, opgelegd voor inbreuken op de scheepvaartwetten bedoeld in artikel 2 van wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, met uitzondering van de strafrechtelijke en administratieve geldboetes bedoeld in artikel 4.3.1.4, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

3° alle inkomsten uit gerechtelijke en buitengerechtelijke uitspraken en schikkingen naar aanleiding van incidenten en ongevallen in de Belgische maritieme zones.

Aard van de toegestane uitgaven:

1° de aankoop van materiaal, met inbegrip van netwerk en informatiesystemen, voor het verhogen van de handhaving van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten bedoeld in artikel 2 de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

2° de studies en sensibiliseringscampagnes met het oog op het verbeteren van de handhaving van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

3° het leveren van diensten met het oog op het verbeteren van de handhaving van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de scheepvaartwetten bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.".

Art. 25

Artikel 4, § 3*bis*, eerste lid, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, ingevoegd bij de wet van 28 november 2021, wordt vervangen als volgt:

"En condamnant du chef d'une des infractions visées aux articles 2, 2°, 2*bis*, 2*quater* et 3, le juge pourra prononcer l'interdiction temporaire d'entrer dans un ou plusieurs des ports belges ou des installations portuaires tels que définis à l'article 2.5.2.3, 4° et 5° du Code belge de la Navigation, et d'exercer des activités professionnelles dans ces ports ou installations portuaires ainsi que dans les secteurs de services pour ces ports ou installations portuaires.".

Art. 26

Dans l'article 57 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, les mots "20 %" sont remplacés par les mots "trente pour cent".

Art. 27

L'article 25/2, § 2, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police, inséré par la loi du 21 mars 2018, est complété d'un 3°, rédigé comme suit:

"3° en ce qui concerne l'utilisation de caméras fixes dans les zones maritimes belges énoncée à l'article 1.1.1.4 du Code belge de la Navigation, le pictogramme visé au 1° est remplacé par l'annonce énoncée à l'article 4.6.1.6, § 3, du Code belge de la Navigation.".

Art. 28

À l'article 3, 3°, de la loi du 1 juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques, modifié par la loi du 7 avril 2019, les a) est complété par ce qui suit:

"à l'exception de transport hauturier et transport maritime à court distance et ports pour lequel le ministre compétent pour la mobilité maritime est l'autorité sectorielle".

Art. 29

Dans la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, l'article 14/4 est inséré, rédigé comme suit:

"Art. 14/4. § 1er. L'autorité compétente peut, pour les infractions au Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution et aux lois sur la navigation et leurs arrêtés d'exécution punissables d'une amende administrative,

"Bij veroordeling wegens een van ded misdrijven omschreven in de artikelen 2, 2°, 2*bis*, 2*quater* en 3, kan de rechter het tijdelijke verbod uitspreken zich binnen één of meerdere van de Belgische havens of havenfaciliteiten in de zin van artikel 2.5.2.3, 4° en 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek te begeven, en om beroepsactiviteiten uit te oefenen in deze Belgische havens of havenfaciliteiten alsook in de dienstverlenende sectoren ten behoeve van deze havens en havenfaciliteiten.".

Art. 26

In artikel 57 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee worden de woorden "20 %" vervangen door de woorden "dertig procent".

Art. 27

Artikel 25/2, § 2, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt, ingevoegd bij de wet van 21 maart 2018, wordt aangevuld met de bepaling onder 3°, luidende:

"3° wat het gebruik van vaste camera's in de Belgische maritieme zones zoals bepaald in artikel 1.1.1.4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het pictogram bedoeld in de bepaling onder 1° vervangen door de bekendmaking zoals bepaald in artikel 4.6.1.6, § 3, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.".

Art. 28

In artikel 3, 3°, van de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuren, gewijzigd door de wet van 7 april 2019, wordt de bepaling onder a) aangevuld met de woorden:

"met uitzondering van de lange omvaart en short sea shipping en havens waarvoor de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit de sectoriële overheid is".

Art. 29

In de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt het artikel 14/4 ingevoegd, luidende:

"Art. 14/4. § 1. De bevoegde autoriteit kan voor inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten en de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die bestraft kunnen worden met een

si le fait n'a pas causé de dommages à des tiers, et avec l'accord du contrevenant, proposer une transaction administrative, soit immédiatement, soit dans un délai déterminé par l'autorité compétente selon les modalités déterminées par l'autorité compétente.

Le. montant de cette somme ne peut dépasser le maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels. En plus de cette somme, un supplément administratif de 8,84 euros est perçu. Les paiements effectués par le contrevenant sont d'abord imputés à ce supplément administratif.

À compter du 1er janvier 2022, le montant du supplément administratif est automatiquement adapté chaque année à l'indice de l'indice-santé selon la formule suivante: le montant du supplément prévu à l'alinéa 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice étant l'indice pour le mois de novembre de l'année précédant l'année au cours de laquelle le montant du supplément est rajusté, et l'indice de départ étant l'indice pour le mois de novembre 2021.

Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à 50 cents. Il est arrondi à l'euro inférieur si la partie décimale est inférieure à 50 cents.

§ 2. Les agents et personnes ressortissant à une autorité publique désignés par le Roi sont chargés de l'application du présent article et des mesures pour sa mise en œuvre.

§ 2. Les agents et personnes ressortissant à une autorité publique désignés par le Roi sont chargés de l'application du présent article et des mesures pour sa mise en œuvre.

§ 3. Lorsque la transaction administrative n'est pas payée dans le délai déterminé, l'autorité compétente peut engager les poursuites administratives.".

Art. 30

Les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté des ports et des installations portuaires qui ont été approuvés par le ministre avant l'entrée en vigueur de la présente loi restent valables jusqu'à 5 ans après l'approbation.

administratieve geldboete, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en met instemming van de overtreder, een administratieve minnelijke schikking voorstellen, hetzij onmiddellijk of hetzij binnen een door de bevoegde autoriteit bepaalde termijn volgens de door de bevoegde autoriteit bepaalde modaliteiten.

Het bedrag van deze som mag niet hoger zijn dan het maximum van de geldboete die op die inbreuk staat, vermeerderd met de opdeciemen. Naast deze som wordt er een administratieve toeslag van 8,84 euro geheven. De door de overtreder verrichte betalingen worden eerst op deze administratieve toeslag toegerekend.

Het bedrag van deze administratieve toeslag wordt vanaf 1 januari 2022 jaarlijks automatisch aangepast aan het indexcijfer van de gezondheidsindex op basis van de volgende formule: het bedrag van de toeslag zoals vastgesteld in het eerste lid vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.

Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de toeslag wordt aangepast en het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de maand november 2021.

Het verkregen resultaat wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte gelijk aan of meer dan 50 cent is. Het wordt naar onder op de euro afgerond als het decimale gedeelte minder is dan 50 cent.

§ 2. De ambtenaren en overheidspersonen aangewezen door de Koning zijn belast met de toepassing van dit artikel en van de ter uitvoering ervan genomen maatregelen.

Door betaling vervalt de administratieve vordering, tenzij de bevoegde autoriteit binnen een maand, te rekenen van de dag van de betaling, de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen de administratieve vordering in te stellen.

§ 3. Wanneer de administratieve minnelijk schikking niet binnen de bepaalde termijn wordt betaald kan de bevoegde autoriteit de administratieve vervolging instellen.".

Art. 30

De beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van de havens en de havenfaciliteiten die werden goedgekeurd door de minister voor de inwerkingtreding van deze wet blijven geldig tot 5 jaar na de goedkeuring.

Le plan de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire peut être retiré dans les conditions des articles 2.5.2.21 et 2.5.2.37.

Art. 31

Un plan de sûreté du navire qui a été approuvé par le Contrôle de la navigation avant l'entrée en vigueur de la présente loi reste valable jusqu'à 5 ans après l'approbation.

Le plan de sûreté du navire peut être retiré dans les conditions de l'article 2.5.2.56, paragraphe 3.

Art. 32

Un organisme de sûreté qui a obtenu le certificat "organisme de sûreté reconnu" délivré par l'ANSM avant l'entrée en vigueur de la présente loi, doit soumettre la demande afin d'être reconnu conformément à la présente loi dans l'année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 33

Les personnes qui exercent la tâche de PFSO le jour de l'entrée en vigueur de la présente loi disposent d'un délai d'un an pour obtenir le certificat requis à l'article 2.5.2.39, § 2, alinéa 2, du Code belge de la Navigation.

Art. 34

Pour les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines exploités avant l'entrée en vigueur de la présente loi, le MIK élabore une évaluation de la sûreté dans l'année après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 35

Dans la période comprise entre l'entrée en vigueur de la présente loi et le moment où la plateforme ISPS est opérationnelle, l'ANSM détermine comment les objectifs de la plateforme ISPS sont atteints.

Art. 36

La présente loi entre en vigueur le 1er janvier 2023, à l'exception:

Het beveiligingsplan van een haven of van een havenfaciliteit kan worden ingetrokken onder de voorwaarden van artikel 2.5.2.21 en 2.5.2.37.

Art. 31

Een scheepsbeveiligingsplan dat werd goedgekeurd door de Scheepvaartcontrole voor de inwerkingtreding van deze wet blijven geldig tot 5 jaar na de goedkeuring.

Het scheepsbeveiligingsplan kan worden ingetrokken onder de voorwaarden van artikel 2.5.2.56, paragraaf 3.

Art. 32

Een beveiligingsorganisatie die het Certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" uitgereikt door de NAMB heeft verkregen voor de inwerkingtreding van deze wet, moet de aanvraag om erkend te worden overeenkomstig deze wet indienen binnen het jaar na de inwerkingtreding van deze wet.

Art. 33

Personen die op de dag van de inwerkingtreding van deze wet de taak van PFSO uitvoeren, beschikken over een termijn van één jaar om het certificaat vereist in artikel 2.5.2.39, § 2, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek te behalen.

Art. 34

Voor de bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen die geëxploiteerd werden voor de inwerkingtreding van deze wet stelt het MIK binnen het jaar na de inwerkingtreding van deze wet een beveiligingsbeoordeling op.

Art. 35

In de periode tussen de inwerkingtreding van deze wet en het operationeel zijn van het ISPS-platform, bepaalt de NAMB hoe doelstellingen van het ISPS-platform worden ingevuld.

Art. 36

Deze wet treedt in werking op 1 januari 2023 met uitzondering:

1° des articles 8 et 24 que entrent en vigueur 10 jour après la publication au *Moniteur belge*;

2° de l'article 29 qui entre en vigueur à une date à déterminer par le Roi.

Donné à Bruxelles, le 6 juin 2022.

PHILIPPE

PAR LE ROI:

Le premier ministre, chargé des Affaires étrangères,

Alexander DE CROO

Le ministre de la Mobilité,

Georges GILKINET

Le ministre des Finances,

Vincent VAN PETEGHEM

Le ministre de la Justice et de la Mer du Nord,

Vincent VAN QUICKENBORNE

La ministre de la Défense,

Ludivine DEDONDER

La ministre de l'Intérieur,

Annelies VERLINDEN

La secrétaire d'État au Budget,

Eva DE BLEEKER

1° van de artikelen 8 en 24 die in werking treden 10 dagen na de publicatie in het Belgisch Scheepvaartwetboek;

2° van artikel 29 dat in werking treedt op een door de Koning te bepalen datum.

Gegeven te Brussel, 6 juni 2022.

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

De eerste minister, belast met Buitenlandse Zaken,

Alexander DE CROO

De minister van Mobiliteit,

Georges GILKINET

De minister van Financiën,

Vincent VAN PETEGHEM

De minister van Justitie en Noordzee,

Vincent VAN QUICKENBORNE

De minister van Defensie,

Ludivine DEDONDER

De minister van Binnenlandse Zaken,

Annelies VERLINDEN

De staatssecretaris voor Begroting,

Eva DE BLEEKER

Tableau de correspondance Directive - Code de la navigation	
Directive 2005/65/CE	**Code belge de la Navigation**
Article 1er	Pas de transposition nécessaire
Article 2.1	Pas de transposition nécessaire
Article 2.2	Art. 2.5.2.4, § 2, alinéa 1er
Article 2.3	Art. 2.5.2.4, § 2, alinéa 3
Article 2.4	Art. 2.5.2.4, § 2, alinéa 4
Article 3.1	Art. 2.5.2.3, 4°
Article 3.2	Art. 2.5.2.3, 6°
Article 3.3	Art. 2.5.2.3, 5°
Article 3.4	Art. 1.1.1.2, 10°
Article 3.5	Art. 1.1.1.2, 11°
Article 4	Art. 2.5.2.6, § 1, alinéa 3
Article 5.1	Art. 2.5.2.8
Article 5.2	Art. 2.5.2.9
Article 5.3	Pas de transposition nécessaire
Article 6.1	Art. 2.5.2.15, § 1
Article 6.2	Art. 2.5.2.15, § 2, et l'arrêté d'exécution
Article 6.3	Art. 2.5.2.75, 1°
Article 6.4	Art. 2.5.2.16
Article 7.1	Art. 2.5.2.18, § 1
Article 7.2	Art. 2.5.2.18, § 2
Article 7.3	Art. 2.5.2.18, § 2, et l'arrêté d'exécution
Article 7.4	Art. 2.5.2.75, 2°
Article 7.5	Art. 2.5.2.19
Article 7.6	Art. 4.2.4.4
Article 7.7	Art. 2.5.2.23 et l'arrêté d'exécution
Article 8.1	Art. 2.5.2.24
Article 8.2	Art. 2.5.2.24
Article 8.3	Art. 2.5.2.25, alinéa 1er
Article 8.4	Art. 2.5.2.25, alinéa 2 et 3
Article 9.1	Art. 2.5.2.11, § 3
Article 9.2	Art. 2.5.2.12
Article 9.3	Art. 25.2.11, § 3
Article 10.1	Art. 2.5.2.22
Article 10.2	Art. 2.5.2.22
Article 11	Art. 2.5.2.69, 2.5.2.70 et 2.5.2.71
Article 12	Art. 2.5.2.5
Article 13.1	Pas de transposition nécessaire
Article 13.2	Pas de transposition nécessaire
Article 13.3	Pas de transposition nécessaire
Article 14	Pas de transposition nécessaire
Article 15.1	Pas de transposition nécessaire
Article 15.2	Pas de transposition nécessaire
Article 15.3	Pas de transposition nécessaire
Article 16.1	Art. 2.5.2.13

Article 16.2	Art. 2.5.2.14
Article 17	Art. 4.1.2.48
Article 18	Art. 2.5.2.1
Article 19	Pas de transposition nécessaire
Article 20	Pas de transposition nécessaire
Article 21	Pas de transposition nécessaire
Annexe I	Art. 2.5.2.15, § 2, et l'arrêté d'exécution
Annexe II	Art. 2.5.2.18, § 2, et l'arrêté d'exécution
Annexe III	Art. 2.5.2.23 et l'arrêté d'exécution
Annexe IV	Art. 2.5.2.70

Tableau de correspondance Code belge de la navigation - Directive	
Code belge de la Navigation	**Directive 2005/65/CE**
Art. 1.1.1.2, 10°	Article 3.4
Art. 1.1.1.2, 11°	Article 3.5
Art. 2.5.2.1	Article 18
Art. 2.5.2.3, 4°	Article 3.1
Art. 2.5.2.3, 6°	Article 3.2
Art. 2.5.2.3, 5°	Article 3.3
Art. 2.5.2.4, § 2, alinéa 1er	Article 2.2
Art. 2.5.2.4, § 2, alinéa 3	Article 2.3
Art. 2.5.2.4, § 2, alinéa 4	Article 2.4
Art. 2.5.2.5	Article 12
Art. 2.5.2.6, § 1, alinéa 3	Article 4
Art. 2.5.2.8	Article 5.1
Art. 2.5.2.9	Article 5.2
Art. 2.5.2.11, § 3	Article 9.1 et 9.3
Art. 2.5.2.12	Article 9.2
Art. 2.5.2.13	Article 16.1
Art. 2.5.2.14	Article 16.2
Art. 2.5.2.15, § 1	Article 6.1
Art. 2.5.2.15, § 2, et l'arrêté d'exécution	Article 6.2 et Annexe I
Art. 2.5.2.16	Article 6.4
Art. 2.5.2.18, § 1	Article 7.1
Art. 2.5.2.18, § 2	Article 7.2
Art. 2.5.2.18, § 2, et l'arrêté d'exécution	Article 7.3 et Annexe II
Art. 2.5.2.19	Article 7.5
Art. 2.5.2.22	Article 10.1 et 10.2
Art. 2.5.2.23 et l'arrêté d'exécution	Article 7.7 et Annexe III
Art. 2.5.2.24	Article 8.1
Art. 2.5.2.24	Article 8.2
Art. 2.5.2.25, alinéa 1er	Article 8.3
Art. 2.5.2.25, alinéa 2 et 3	Article 8.4
Art. 2.5.2.69	Article 11
Art. 2.5.2.70	Article 11 et Annexe IV
Art. 2.5.2.71	Article 11
Art. 2.5.2.75, 1°	Article 6.3
Art. 2.5.2.75, 2°	Article 7.4
Art. 4.1.2.48	Article 17
Art. 4.2.4.4	Article 7.6

Concordantietabel Richtlijn – Scheepvaartwetboek	
Richtlijn 2005/65/EG	**Belgisch Scheepvaartwetboek**
Artikel 1	Geen omzetting nodig
Artikel 2.1	Geen omzetting nodig
Artikel 2.2	Art. 2.5.2.4, § 2, eerste lid
Artikel 2.3	Art. 2.5.2.4, § 2, derde lid
Artikel 2.4	Art. 2.5.2.4, § 2, vierde lid
Artikel 3.1	Art. 2.5.2.3, 4°
Artikel 3.2	Art. 2.5.2.3, 6°
Artikel 3.3	Art. 2.5.2.3, 5°
Artikel 3.4	Art. 1.1.1.2, 10°
Artikel 3.5	Art. 1.1.1.2, 11°
Artikel 4	Art. 2.5.2.6, § 1, derde lid
Artikel 5.1	Art. 2.5.2.8
Artikel 5.2	Art. 2.5.2.9
Artikel 5.3	Geen omzetting nodig
Artikel 6.1	Art. 2.5.2.15, § 1
Artikel 6.2	Art. 2.5.2.15, § 2, en uitvoeringsbesluit
Artikel 6.3	Art. 2.5.2.75, 1°
Artikel 6.4	Art. 2.5.2.16
Artikel 7.1	Art. 2.5.2.18, § 1
Artikel 7.2	Art. 2.5.2.18, § 2
Artikel 7.3	Art. 2.5.2.18, § 2, en uitvoeringsbesluit
Artikel 7.4	Art. 2.5.2.75, 2°
Artikel 7.5	Art. 2.5.2.19
Artikel 7.6	Art. 4.2.4.4
Artikel 7.7	Art. 2.5.2.23 en uitvoeringsbesluit
Artikel 8.1	Art. 2.5.2.24
Artikel 8.2	Art. 2.5.2.24
Artikel 8.3	Art. 2.5.2.25, eerste lid
Artikel 8.4	Art. 2.5.2.25, tweede en derde lid
Artikel 9.1	Art. 2.5.2.11, § 3
Artikel 9.2	Art. 2.5.2.12
Artikel 9.3	Art. 25.2.11, § 3
Artikel 10.1	Art. 2.5.2.22
Artikel 10.2	Art. 2.5.2.22
Artikel 11	Art. 2.5.2.69, 2.5.2.70 en 2.5.2.71
Artikel 12	Art. 2.5.2.5
Artikel 13.1	Geen omzetting nodig
Artikel 13.2	Geen omzetting nodig
Artikel 13.3	Geen omzetting nodig
Artikel 14	Geen omzetting nodig
Artikel 15.1	Geen omzetting nodig
Artikel 15.2	Geen omzetting nodig
Artikel 15.3	Geen omzetting nodig
Artikel 16.1	Art. 2.5.2.13

Artikel 16.2	Art. 2.5.2.14
Artikel 17	Art. 4.1.2.48
Artikel 18	Art. 2.5.2.1
Artikel 19	Geen omzetting nodig
Artikel 20	Geen omzetting nodig
Artikel 21	Geen omzetting nodig
Bijlage I	Art. 2.5.2.15, § 2, en uitvoeringsbesluit
Bijlage II	Art. 2.5.2.18, § 2, en uitvoeringsbesluit
Bijlage III	Art. 2.5.2.23 en uitvoeringsbesluit
Bijlage IV	Art. 2.5.2.70

Concordantietabel Scheepvaartwetboek - Richtlijn	
Belgisch Scheepvaartwetboek	**Richtlijn 2005/65/EG**
Art. 1.1.1.2, 10°	Artikel 3.4
Art. 1.1.1.2, 11°	Artikel 3.5
Art. 2.5.2.1	Artikel 18
Art. 2.5.2.3, 4°	Artikel 3.1
Art. 2.5.2.3, 6°	Artikel 3.2
Art. 2.5.2.3, 5°	Artikel 3.3
Art. 2.5.2.4, § 2, eerste lid	Artikel 2.2
Art. 2.5.2.4, § 2, derde lid	Artikel 2.3
Art. 2.5.2.4, § 2, vierde lid	Artikel 2.4
Art. 2.5.2.5	Artikel 12
Art. 2.5.2.6, § 1, derde lid	Artikel 4
Art. 2.5.2.8	Artikel 5.1
Art. 2.5.2.9	Artikel 5.2
Art. 2.5.2.11, § 3	Artikel 9.1 en 9.3
Art. 2.5.2.12	Artikel 9.2
Art. 2.5.2.13	Artikel 16.1
Art. 2.5.2.14	Artikel 16.2
Art. 2.5.2.15, § 1	Artikel 6.1
Art. 2.5.2.15, § 2, en uitvoeringsbesluit	Artikel 6.2 en bijlage I
Art. 2.5.2.16	Artikel 6.4
Art. 2.5.2.18, § 1	Artikel 7.1
Art. 2.5.2.18, § 2	Artikel 7.2
Art. 2.5.2.18, § 2, en uitvoeringsbesluit	Artikel 7.3 en bijlage II
Art. 2.5.2.19	Artikel 7.5
Art. 2.5.2.22	Artikel 10.1 en 10.2
Art. 2.5.2.23 en uitvoeringsbesluit	Artikel 7.7 en bijlage III
Art. 2.5.2.24	Artikel 8.1
Art. 2.5.2.24	Artikel 8.2
Art. 2.5.2.25, eerste lid	Artikel 8.3
Art. 2.5.2.25, tweede en derde lid	Artikel 8.4
Art. 2.5.2.69	Artikel 11
Art. 2.5.2.70	Artikel 11 en bijlage IV
Art. 2.5.2.71	Artikel 11
Art. 2.5.2.75, 1°	Artikel 6.3
Art. 2.5.2.75, 2°	Artikel 7.4
Art. 4.1.2.48	Artikel 17
Art. 4.2.4.4	Artikel 7.6

COORDINATION DES ARTICLES	
Projet de loi modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime	
TEXTE DE BASE DU CODE PÉNAL	**TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI**
Art. 120*ter*. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à (un an) et d'une amende de 26 à 10 euros :	Art. 120*ter*. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à (un an) et d'une amende de 26 à 10 euros :
1° Quiconque, sans autorisation de l'autorité militaire, maritime ou aéronautique, aura exécuté par un procédé quelconque des levés ou opérations de topographie dans un rayon d'un myriamètre ou dans tout autre rayon qui sera ultérieurement fixé par le ministre de la défense nationale, autour d'une place forte, d'un ouvrage de défense, d'un poste, d'un établissement militaire ou maritime, d'un établissement aéronautique autre qu'un aérodrome ou aérogare, d'un dépôt, magasin ou parc militaires, à partir des ouvrages avancés, ou aura pris des photographies d'un de ces lieux, ouvrages ou établissements, édité, exposé, vendu ou distribué des reproductions de ces vues;	1° Quiconque, sans autorisation de l'**autorité militaire ou aéronautique**, aura exécuté par un procédé quelconque des levés ou opérations de topographie dans un rayon d'un myriamètre ou dans tout autre rayon qui sera ultérieurement fixé par le ministre de la défense nationale, autour d'une place forte, d'un ouvrage de défense, d'un poste, d'**un établissement militaire**, d'un établissement aéronautique autre qu'un aérodrome ou aérogare, d'un dépôt, magasin ou parc militaires, à partir des ouvrages avancés, ou aura pris des photographies d'un de ces lieux, ouvrages ou établissements, édité, exposé, vendu ou distribué des reproductions de ces vues;
2° Quiconque, sans autorisation, aura escaladé ou franchi soit les revêtements ou les talus des fortifications, soit les murs, barrières, grilles, palissades, haies ou autres clôtures, établis sur un terrain militaire ou aura pénétré dans un fort ou l'un des autres établissements visés par l'article 120*bis*, 1°.	2° Quiconque, sans autorisation, aura escaladé ou franchi soit les revêtements ou les talus des fortifications, soit les murs, barrières, grilles, palissades, haies ou autres clôtures, établis sur un terrain militaire ou aura pénétré dans un fort ou l'un des autres établissements visés par l'article 120*bis*, 1°.
Art. 546/1. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque sera entré ou aura fait intrusion, sans y avoir été habilité ni autorisé, dans une installation portuaire visée à l'article 2.5.2.2, 3° et 4° de la Code belge de la Navigation ou dans un bien immobilier ou mobilier situé à l'intérieur du périmètre du port au sens de l'article 2.5.2.3 de la Code belge de la Navigation.	Art. 546/1. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de vingt-six euros à cinq cents euros ou d'une de ces peines seulement, quiconque sera entré ou aura fait intrusion, sans y avoir été habilité ni autorisé, dans une installation portuaire visée à **l'article 2.5.2.3, 4° et 5° du Code belge de la Navigation** ou dans un bien immobilier ou mobilier situé à l'intérieur du périmètre du port au sens de **l'article 2.5.2.4, § 2, du Code belge de la Navigation**.
TEXTE DE BASE DU CODE BELGE DE LA NAVIGATION	**TEXTE ADAPTÉ AU PROJET DE LOI**
Art. 1.1.1.1. Sources de droit de la navigation	Art. 1.1.1.1. Sources de droit de la navigation
§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :	§ 1er. Dans le présent code et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés pris en vue de son exécution, l'on entend par :

…	…
29° " la Directive ISPS " : la Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports;	29° " **la Directive sur la sûreté portuaire** " : la Directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports;
…	…
66° " Règlement double coque " : le Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque	66° " Règlement double coque " : le Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque
	67° « Partie A du Code ISPS » : la partie A du Code ISPS constituée du préambule et des dispositions obligatoires figurant à l'annexe II du Règlement ISPS ;
	68° « Partie B du Code ISPS » : la partie B du Code ISPS constituée des recommandations figurant à l'annexe III du Règlement ISPS ;
	69° « RGPD » : le Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE.
Les renvois dans le présent code aux actes internationaux visés au premier alinéa ont également trait à leurs modifications ultérieures qui sont contraignantes pour la Belgique et qui sont entrées en vigueur.	Les renvois dans le présent code aux actes internationaux visés au premier alinéa ont également trait à leurs modifications ultérieures qui sont contraignantes pour la Belgique et qui sont entrées en vigueur.
Art. 1.1.1.2. Autorités	Art. 1.1.1.2. Autorités
Dans le présent code, l'on entend par :	Dans le présent code, l'on entend par :
….	….
7° " MIK ": le Carrefour d'Information Maritime visé à l'article 3, 7°, de l'Accord de coopération Garde côtière.	7° MIK : het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.
	8° « NCCN » : le Centre national de crise du Service public fédéral Intérieur;
	9° « OCAM » : l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, créé par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace ;
	10° « ANSM » : l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, telle que visée à l'article 2.5.2.5 ;
	11° « CLSM » : un Comité local de la Sûreté maritime, tel que visé à l'article 2.5.2.8 ;
	12° « Cellule de la Sûreté maritime » : la division de la Direction générale de la Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports qui est chargée des tâches visées à l'article 4.2.1.44.

Art. 2.4.3.1. Notions	Art. 2.4.3.1. Notions
Dans le présent titre, l'on entend par :	Dans le présent titre, l'on entend par :
1° " DGCC " : la Direction Générale Centre de Crise du SPF Intérieur;	**[…]**
2° " BMP " : Best Management Practices qui consistent en 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'OMI;	2° " BMP " : Best Management Practices qui consistent en 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'OMI;
3° " entreprise de sécurité maritime " : une entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière;	3° " entreprise de sécurité maritime " : une entreprise de surveillance, de protection et de sécurité maritime visée par la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière;
4° " piraterie " : l'acte visé à l'article 4.5.2.1, 1°.	4° " piraterie " : l'acte visé à l'article 4.5.2.1, 1°.
Art. 2.4.3.4. Obligations de notification	Art. 2.4.3.4. Obligations de notification
§ 1er. Le propriétaire ou l'exploitant notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée au service désigné par le Roi.	§ 1er. Le propriétaire ou l'exploitant notifie au préalable chaque voyage pour lequel il fait appel à une entreprise de sécurité maritime autorisée au service désigné par le Roi.
Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.	Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.
§ 2. Le commandant du navire, le propriétaire ou l'exploitant notifie sans délai à la DGCC et à la Direction Sécurité Privée de la Direction Générale Sécurité et Prévention du SPF Intérieur tous les cas où, en vue de lutter contre la piraterie, le feu a été ouvert à partir du navire ou dans lesquels des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du navire.	§ 2. Le commandant du navire, le propriétaire ou l'exploitant notifie sans délai **au NCCN** et à la Direction Sécurité Privée de la Direction Générale Sécurité et Prévention du SPF Intérieur tous les cas où, en vue de lutter contre la piraterie, le feu a été ouvert à partir du navire ou dans lesquels des personnes soupçonnées de piraterie ont attaqué ou sont montées à bord du navire.
Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.	Le Roi détermine les informations qui doivent être notifiées ainsi que les modalités pour faire cette notification.
Art. 2.5.1.2. Compétence de réglementation	Art. 2.5.1.2. Compétence de réglementation
Le Roi règle la police et la navigation dans les zones maritimes belges.	Le Roi règle la police et la navigation dans les zones maritimes belges.
	Lorsque une activité ou une activité prévue dans les zones maritimes belges a un impact sur la navigation, le Contrôle de la navigation peut effectuer une étude de sûreté conformément aux normes de l'OMI en vigueur. Sur la base de cette étude de sûreté, les systèmes de routage des navires ou autres mesures de mitigation peuvent être introduits

	conformément à l'alinéa 1er. Pour l'élaboration de cette étude de sûreté, une redevance est due par l'exécutant de l'activité ou de l'activité prévu dans les zones maritimes belges au Contrôle de la navigation. Le Roi détermine le tarif de la redevance et les autres règles afférentes à son application et à sa perception.
CHAPITRE 2. - Sûreté	CHAPITRE 2. – SÛRETÉ
Section 1ère. - Dispositions générales	**Section 1re – Dispositions générales**
Art. 2.5.2.1. Règlement ISPS et Directive ISPS	**Art. 2.5.2.1. Règlement ISPS et Directive sur la sûreté portuaire**
Le présent titre prévoit l'exécution du Règlement ISPS et la transposition de la Directiv	**Le présent chapitre prévoit la mise en œuvre du Règlement ISPS et la transposition de la Directive sur la sûreté portuaire.**
Art. 2.5.2.2.Notions	**Art. 2.5.2.2. Objectifs**
Dans la présente section, dans les dispositions du le livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :	**Les objectifs du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution sont les suivants :**
1° " sûreté maritime " : la combinaison des mesures préventives et des moyens humains et matériels visant à protéger les navires, les installations portuaires et les ports contre les menaces d'incidents de sûreté et les actions illicites intentionnelles;	**1° l'introduction de mesures visant à améliorer la sûreté des navires de mer utilisés dans le commerce international et le trafic intérieur et des installations portuaires associées contre le danger d'actions illicites ;**
2° " interface navire/port " : les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire ;	**2° le renforcement de la sûreté face aux menaces d'incidents de sûreté par l'établissement de règles relatives à la sûreté ;**
3° " installation portuaire " : un emplacement où a lieu l'interface navire/port, comprenant les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer, selon le cas;	**3° la protection des personnes travaillant dans un port ou une installation portuaire, sur un ouvrage de construction ou de génie civil dans les zones maritimes ou à bord des navires de mer ;**
4° " port " : toute étendue déterminée de terre et d'eau, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, qui constitue un ensemble spatial, économique ou fonctionnel;	**4° l'établissement des mesures visant à garantir la sûreté des navires de mer et des ouvrages de construction et de génie civil, y compris les câbles et les pipelines, dans les zones maritimes belges ;**
5° " zone de sûreté portuaire " : toute zone dans un port essentielle pour une sûreté maritime sur la base d'une évaluation de sécurité spécifique;	**5° l'établissement de mécanismes pour le respect du présent chapitre.**
6° " gestionnaire du port " : l'organisme qui, parllèllement ou non à d'atures activités, qui est chargée par le législateur compétent de la gestion et de l'exploitation d'un port, y compris	

de la coordination et du contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné; l'autorité du port peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports ;	
7° " agent de sécurité de l'installation portuaire" : l'agent de sécurité tel que visé à l'annexe II, partie A, point 17 du Règlement ISPS;	
8° " incident de sûreté " : tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire, d'une installation portuaire ou d'un port;	
9° " action illicite intentionnelle " : un acte intentionnel qui, par sa nature ou par son contexte, peut porter atteinte aux navires utilisés tant dans le trafic maritime international que dans le trafic maritime national, et à leurs passagers ou à leur cargaison, et aux installations portuaires ou aux ports;	
10° " NCCN " : le Centre de crise national du SPF Intérieur;	
11° " OCAM " : l'Organe de coordination pour l'analyse de la menace, tel qu'institué par la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace;	
12° " ministre " : le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions;	
13° " gestionnaire de voies navigables " : toute instance qui, conjointement ou non avec d'autres activités, est chargée de la gestion et de l'exploitation des eaux intérieures belges de nature maritime.	
Art. 2.5.2.3.Application spatiale	**Art. 2.5.2.3. Notions**
§ 1er. Le présent chapitre s'applique aux ports ou voies navigables dans lesquels sont établies des installations portuaires soumises au Règlement ISPS.	**Dans le présent chapitre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :**
Pour l'application du présent chapitre, les installations le long de voies navigables situées à l'extérieur d'un port sont considérées comme des installations portuaires. Le gestionnaire de voies navigables fait ici office de gestionnaire du port	**1° « sûreté maritime » : la combinaison de mesures préventives et de moyens humains et matériels visant à protéger le transport par mer, les ports et les installations portuaires et les zones maritimes belges contre les menaces d'actions illicites intentionnelles ;**
§ 2. Les coordonnées de la zone visée au § 1er sont fixées par le Roi, le cas échéant en prenant dûment en compte les informations résultant de l'évaluation de la sécurité.	**2° « trafic maritime international » : toute liaison maritime par navire de mer entre une installation portuaire belge et une installation portuaire extérieure à la Belgique ;**
Lorsque le périmètre d'un port correspond exactement à celui d'une installation portuaire au sens du Règlement ISPS, les dispositions de	**3° « trafic maritime intérieur » : toute liaison par navire de mer entre une installation portuaire belge et cette même installation**

ce dernier sont prépondérantes.	**portuaire ou une autre installation portuaire belge ;**
Sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, le Roi peut désigner des constructions fixes dans les zones maritimes belges comme installations soumises totalement ou partiellement au présent chapitre	**4° « port » : tout ensemble de terre et d'eau existant, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial, et les zones environnantes qui ont une incidence sur la sûreté ;**
§ 3. Le présent titre ne s'applique pas aux installations militaires dans les ports.	**5° « installation portuaire » : un emplacement où a lieu l'interface navire/terre qui comprend également, le cas échéant, les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer ;**
§ 4. Pour l'application du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution, les navires qui disposent des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure sont toujours considérés comme des navires de mer.	**6° « interface navire/terre » : une interaction qui se produit lorsque le navire de mer est directement et immédiatement affecté par des actions entrainant le mouvement de personnes ou de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers ou depuis le navire ;**
	7° « incident de sûreté » : tout acte ou circonstance menaçant la sûreté d'un navire de mer, d'une installation portuaire ou d'un port, y compris les actions illicites;
	8° « plateforme ISPS » : la plateforme électronique établie et maintenue par le Gouvernement fédéral pour l'échange et la mise à jour de toutes les informations de sûreté couvertes par l'application du Code ISPS, du Règlement ISPS, de la Directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution ;
	9° « organisme de sûreté reconnu » : une entreprise qui est reconnue conformément à l'article 2.5.2.71 pour exécuter les tâches attribuées dans le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution ;
	10° « ministre » : le ministre chargé de la mobilité maritime ;
	11° « PSO » : l'agent de sûreté portuaire visé à l'article 9 de la Directive sur la sûreté portuaire ;
	12° « PFSO » : l'agent de sûreté de l'installation portuaire ;
	13° « CSO » : l'agent de sûreté de l'armateur ;
	14° « SSO » : l'agent de sûreté à bord d'un navire de mer ;
	15° « action illicite » : toute action intentionnelle qui, compte tenu de sa nature ou de son contexte, pourrait causer des dommages aux ouvrages de construction et de

	génie civil ou aux câbles ou aux pipelines dans les zones maritimes belges, aux navires de mer du trafic maritime international et national, à l'équipage, aux passagers ou à la cargaison, ou aux ports ou installations portuaires concernés, y compris l'utilisation de navires de mer pour faire entrer ou sortir de Belgique des articles ou produits interdits via les ports et installations portuaires ou pour permettre à des personnes ou des animaux d'embarquer ou de débarquer sans autorisation, ou toute activité connexe.
Section 2. - Autorités	**[…]**
Sous-Section 1ère. - Autorité Nationale de Sûreté Maritime	**[…]**
Art. 2.5.2.4.Création et tâches	**Art. 2.5.2.4. Champ d'application**
§ 1er. Une Autorité Nationale de Sûreté Maritime est créée	**§. 1er. Le présent chapitre s'applique à tous les navires de mer à l'exception :**
§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime fait office de point de contact pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.6 du Règlement ISPS, d'autorité compétente pour la sûreté maritime telle que visée à l'article 2.7 du Règlement ISPS et de point de contact pour la sûreté portuaire telle que visé à l'article 3.4 de la Directive ISPS	**1° des navires de guerre ;**
§ 3. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est notamment chargée de :	**2° des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 ;**
1° élaborer une politique générale en matière de sûreté maritime ;	**3° des navires de mer sans propulsion mécanique ou des navires en bois ou de construction primitive ;**
2° développer des normes en matière de sûreté maritime telles que visées à l'article 2.5.2.7 ainsi que de contrôler leur application;	**4° des navires de pêche ;**
3° la coordination générale des mesures pour la mise en oeuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime;	**5° des navires n'exerçant pas d'activité économique.**
4° la délivrance d'avis, instructions et recommandations aux comités locaux pour la sûreté maritime, aux autorités compétentes et aux armateurs belges, quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime;	**Le Roi peut prendre des mesures pour réglementer la sûreté maritime des navires de mer visés à l'alinéa 1er sous les 2°, 3°, 4° et 5°.**
5° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution belge aux efforts réalisés au niveau européen et international;	**Aux fins du présent chapitre, un navire qui dispose des certificats nécessaires aussi bien pour la navigation maritime que pour la navigation intérieure est toujours considéré comme un navire de mer.**
6° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté des installations portuaires et des ports et de	**§ 2. Le présent chapitre s'applique à toutes les installations portuaires belges soumises au Règlement ISPS et à chaque groupe dans**

point de contact national, européen et international pour toutes les matières liées à la sûreté maritime;	**lequel une telle installation portuaire est située.**
7° délivrer ou de retirer le certificat " Organisme de sûreté reconnu ";	**Le Roi fixe les coordonnées de chaque installation portuaire en tenant compte des dispositions de la section 15 de la partie A du Code ISPS.**
8° transmettre à l'OMI la liste des installations portuaires conformes au Code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;	**Sur la base de la détermination des installations portuaires à l'alinéa 1er et en tenant compte des dispositions de la Directive sur la sûreté portuaire et l'évaluation de la sûreté portuaire, le Roi, sur l'avis de l'ANSM, détermine les coordonnées des ports.**
9° transmettre à la Commission européenne la liste des ports soumis au présent titre, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste;	**Si l'alinéa précédent indique que l'installation portuaire ne doit pas être incluse dans un groupe conformément à l'alinéa 3, les dispositions du Règlement prévalent.**
10° l'appréciation et de l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports;	**§ 3. Le présent chapitre s'applique à tout ouvrage de construction ou de génie civil et à tout câble ou pipeline dans les zones maritimes belges. Le présent chapitre est sans préjudice des dispositions relatives au passage inoffensif de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.**
11° apprécier et évaluer, sur la base d'une analyse des risques, les plans de sûreté des installations portuaires et des ports, rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par le ministre des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification substantielle;	**§ 4. Le présent chapitre ne s'applique pas aux installations militaires.**
12° la délivrance des certificats de sûreté portuaire comme preuve d'approbation par le ministre	**§ 5. Un port et une installation portuaire doivent disposer d'un plan de sûreté valide, en dehors des exceptions prévues au présent chapitre, pour pouvoir accueillir les navires de mer visés au paragraphe 1er.**
Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.	
	Section 2 - Autorités
	Sous-section 1re – Autorité Nationale de Sûreté Maritime
Art. 2.5.2.5. Organisation	**Art. 2.5.2.5. Création de l'ANSM**
§ 1er. La composition et le fonctionnement de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime sont déterminés par le Roi.	**L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, ci-après dénommée ANSM, est chargée de la sûreté maritime.**
§ 2. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime est soutenue par :	**L'ANSM est établie à l'adresse de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.**
1° un secrétariat permanent dont le fonctionnement est déterminé par le Roi;	

2° une commission permanente d'experts dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par le Roi.	
Art. 2.5.2.6. Traitement de l'information	**Art. 2.5.2.6. Tâches de l'ANSM**
L'information au sein de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.	**§ 1er. L'ANSM est le point de contact pour l'OMI, la Commission européenne et les autres États, dans le cadre de l'application de cette loi.**
	L'ANSM est responsable de l'application des mesures de sûreté maritime, en assure le suivi et fournit les renseignements nécessaires tels que visés au Code ISPS, à l'article 2.6 du Règlement ISPS, à l'article 3.4 de la Directive sur la sûreté portuaire, au présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.
	L'ANSM coordonne l'application du Code ISPS, du Règlement ISPS, de la Directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, met en œuvre et contrôle les mesures de sûreté prescrites pour les navires, les ports et les installations portuaires.
	§ 2. L'ANSM est compétent pour les questions de sûreté :
	1° à bord des navires de mer ;
	2° dans les ports et les installations portuaires ;
	3° concernant les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines dans les eaux maritimes.
	§ 3. L'ANSM est notamment chargée de :
	1° la proposition d'une politique générale relative à la matière de sûreté maritime ;
	2° l'élaboration des normes relative à la sûreté maritime ;
	3° le contrôle du respect des normes ;
	4° la coordination générale des mesures pour la mise en œuvre de la réglementation nationale, européenne et internationale relatives à la sûreté maritime ;
	5° la délivrance d'avis, instructions et recommandations sur les mesures de sûreté maritime aux comités locaux pour la sûreté maritime, au MIK et aux autorités compétentes, quant aux mesures à prendre en matière de sûreté maritime ;
	6° la coordination des études relatives aux problèmes de sûreté maritime, y compris la contribution de la Belgique aux efforts réalisés au niveau européen et international ;
	7° faire office de point de contact pour la diffusion d'informations sur les plans de sûreté

	des installations portuaires et ports, et de point de contact national, européen et international pour toutes les questions liées à la sûreté maritime ;
	8°° l'octroi ou le retrait des reconnaissances des organismes de sûreté reconnus ;
	9° la transmission à l'OMI d'une liste des installations portuaires conformes au Code ISPS, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste ;
	10° la transmission à la Commission européenne d'une liste des ports auxquels le présent chapitre s'applique, ainsi que les modifications éventuelles apportées à cette liste ;
	11° l'évaluation et l'approbation des évaluations de la sûreté des installations portuaires et des ports, et la remise d'un avis sur la classification des installations portuaires dans un groupe ;
	12° l'appréciation, l'évaluation et l'approbation des plans de sûreté des ports et des installations portuaires ;
	13° l'octroi d'une Déclaration d'approbation comme résultat et preuve de l'approbation des plans de sûreté des installations portuaires ;
	14° le retrait des plans de sûreté des ports et des installations portuaires et des déclarations d'approbation ;
	15° l'imposition des mesures correctives aux ports et aux installations portuaires après une évaluation.
	§ 4. Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à l'ANSM.
Art. 2.5.2.7. Adoptation de normes	**Art. 2.5.2.7. Composition et fonctionnement de l'ANSM**
Le Roi adopte, sur proposition de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, des normes contraignantes en matière de sûreté maritime.	**§ 1er. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de l'ANSM, en nommant comme Président le Directeur général de la Direction générale Navigation.**
	§ 2. L'ANSM est assistée par la Cellule de la Sûreté maritime dans l'exercice de ses fonctions.
Sous-Section 2. - Comités Locaux pour la Sûreté Maritime	**Sous-section 2 – Comités locaux pour la Sûreté Maritime**
Art. 2.5.2.8.Création, tâches et organisation	**Art. 2.5.2.8. Création d'un CLSM**
§ 1er. Le Roi crée un Comité Local pour la Sûreté Maritime dans chaque port et en détermine la composition et le fonctionnement	**Le Roi crée les Comités locaux pour la sûreté maritime, ci-après dénommés CLSM, et détermine leur composition, leur fonctionnement et les ports et installations portuaires pour lesquels un CLSM est**

	compétent.
§ 2. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime fait office d'autorité de sûreté portuaire telle que visée à l'article 3.5 de la Directive ISPS.	**Un CLSM visé à l'alinéa 1er agit comme l'autorité responsable des questions de sûreté telle que visée à l'article 3.5 de la Directive sur la sûreté portuaire.**
§ 3. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime est notamment chargé de :	**Le CLSM fait rapport à l' ANSM en vue de formuler des recommandations et des instructions politiques.**
1° contrôler la véracité des informations fournies par l'officier de sécurité de l'installation portuaire ou l'autorité du port;	
2° apprécier, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des ports; d'exécuter, sur la base d'une analyse des risques, les évaluations de la sûreté des installations portuaires; et rendre un avis motivé en vue de l'approbation finale par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime des évaluations de sûreté des installations portuaires et des ports, et de leur modification;	
3° de contrôler l'élaboration et l'exécution des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;	
4° du suivi en temps réel des évaluations de la sûreté, et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports;	
5° dresser une liste des installations portuaires devant satisfaire au Code ISPS, ainsi que de remettre tous les deux ans un avis motivé, pour chaque installation portuaire devant satisfaire au Code ISPS, à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.	
Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires au Comité Local pour la Sûreté Maritime.	
§ 4. Le Comité Local pour la Sûreté Maritime rend compte de ses activités auprès de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.	
Art. 2.5.2.9. Traitement de l'information	**Art. 2.5.2.9. Tâches d'un CLSM**
L'information au sein du Comité Local doit être traitée conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations de sûreté, attestations et avis de sécurité.	**Le CLSM est notamment chargé de :**
	1° la vérification de l'authenticité des informations fournies par l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou de l'autorité du port ;
	2° la réalisation des évaluations de la sûreté des ports, la réalisation des évaluations de la sûreté des installations portuaires, et de leurs

	modifications ;
	3° la supervision de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans de sûreté des installations portuaires et des ports, ainsi que la rédaction d'un avis motivé pour l'approbation finale par l'ANSM des plans de sûreté des ports et des installations portuaires, et de leurs modifications ;
	4° le suivi dans le temps des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports ;
	5° l'établissement d'une liste des installations portuaires qui doivent être conformes au Code ISPS dans leur zone ;
	6° la vérification que les installations portuaires sont conformes aux dispositions du Code ISPS, du présent chapitre et des arrêtés d'exécutions.
	Le Roi peut assigner des tâches supplémentaires à un CLSM.
Sous-Section 3. - Agents de sûreté maritime	**[…]**
Art. 2.5.2.10. Désignation	**Art. 2.5.2.10. Composition et fonctionnement d'un CLSM**
Le Roi désigne un agent de sûreté maritime pour chaque port.	**Le Roi détermine la composition et le fonctionnement d'un CLSM dans lequel le PSO du port concerné est désigné comme président.**
Lorsque l'agent de sûreté maritime n'est pas la même personne que l'agent de sûreté de l'installation portuaire ou les agents de sûreté des installations portuaires en vertu du Règlement ISPS, ils travaillent en étroite collaboration.	
	Sous-section 3 – PSO
Art. 2.5.2.11. Tâche	**Art. 2.5.2.11. Désignation d'un PSO**
L'agent de sûreté maritime est notamment chargé de faire fonction de personne de contact locale pour toutes les questions relatives à la sûreté maritime du port concerné.	**§ 1er. Si le port dispose d'un capitaine de port conformément à la réglementation régionale, le capitaine de port est désigné comme PSO.**
	S'il n'y a pas de capitaine de port pour un port, le directeur coordonnateur de la police fédérale de l'arrondissement concerné est le PSO. Si un port comprend plusieurs arrondissements, les directeurs coordonnateurs concernés déterminent d'un commun accord qui est le PSO.
	Pour chaque PSO, 2 adjoints sont désignés par l'ANSM sur recommandation du PSO. Si un port comprend plusieurs arrondissements, le directeur coordonnateur qui n'est pas désigné comme PSO devient PSO adjoint.

	§ 2. Une personne ne peut pas être nommée en tant que PSO dans 2 ou plusieurs ports différents. Il est interdit à un PSO d'être nommé PFSO.
	Par dérogation à l'alinéa 1er, un PSO adjoint peut être désigné comme PFSO pour une installation portuaire dont la gestion ou la propriété est détenue par le port. Cette personne ne peut effectuer aucune tâche au sein du CLSM en ce qui concerne l'installation portuaire concernée.
	§ 3. Si le PSO est différent du PFSO, ils collaborent étroitement.
Section 3. - Structure de sûreté portuaire	
Sous-Section 1ère. . - Niveaux de sûreté	
Art. 2.5.2.12. Description	**Art. 2.5.2.12. Tâches**
Il y a trois niveaux de sûreté dans chaque port et, le cas échéant, dans chaque zone de sûreté portuaire :	**Le PSO agit comme personne de contact locale pour toutes les questions liées à la sûreté maritime du port concerné et est également chargé de la surveillance conformément à l'article 4.2.4.4.**
1° niveau de sûreté 1 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime minimales appropriées doivent être maintenues en permanence;	
2° niveau de sûreté 2 : désigne le niveau auquel des mesures de sûreté maritime additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incidents de sûreté ou d'actions illicites intentionnelles;	
3° niveau de sûreté 3 : désigne le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté maritime spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté ou une action illicite intentionnelle est probable ou imminente, même quand il n'est pas possible d'identifier la cible précise.	
	Sous-section 4 - Règles communes
Art. 2.5.2.13.Détermination	**Art. 2.5.2.13. Traitement de l'information**
Le NCCN détermine le niveau de sûreté en vigueur dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire.	**Les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté des ports et des installations portuaires ne peuvent être partagés qu'avec les personnes autorisées à y avoir accès et portent la mention « ISPS-restricted ».**
Le niveau de sûreté en vigueur peut être modifié pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour une ou plusieurs zones de sûreté portuaire spécifiques.	**Le Roi détermine :**
Le NCCN communique immédiatement toute modification du niveau de sûreté en vigueur	**1° qui est autorisé à prendre connaissance des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté**

dans un port ou, le cas échéant, dans une zone de sûreté portuaire à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et][1] toute personne, entité, administration ou autorité concernée.	**des ports et des installations portuaires ;**
	2° la manière dont les évaluations de la sûreté et les plans de sûreté sont conservés physiquement ou numériquement et le délai pendant lequel ils le sont.
	L'ANSM peut marquer d'autres documents avec la mention « ISPS-restricted ».
Sous-Section 2. - Evaluation de la sûreté	
Art. 2.5.2.14.Exécution	**Art. 2.5.2.14. Habilitation de sécurité**
Dans chaque port, le gestionnaire du port procède à une évaluation de la sûreté.	**Chaque membre de l'ANSM ou du CLSM et chaque membre du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime doit être titulaire d'une habilitation de sécurité de niveau SECRET telle que visée au chapitre III de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité.**
Chaque évaluation de la sûreté d'un port prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port, et tient compte des évaluations des installations portuaires à l'intérieur de leur périmètre auxquelles il a été procédé en application du Règlement ISPS.	**Si une personne nommée de plein droit à un poste aux fins de la présente loi ne peut disposer de l'habilitation de sécurité requise, le Roi, sur recommandation de l'ANSM, décide du remplacement de cette personne.**
Chaque évaluation de la sûreté d'un port est réalisée en tenant compte des exigences fixées par le Roi.	
	Section 3 – Sûreté portuaire
	Sous-section 1re – Évaluation de la sûreté portuaire
Art. 2.5.2.15. Approbation	**Art. 2.5.2.15. Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté portuaire**
Chaque évaluation de la sûreté d'un port doit être soumise pour approbation à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime sur l'avis motivé du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.	**§ 1er. Dans chaque port, une évaluation de la sûreté portuaire qui sert de base à l'élaboration du plan de sûreté portuaire et à sa mise en œuvre est effectuée par le CLSM.**
	L'évaluation de la sûreté portuaire prend dûment en compte les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port. Les évaluations de la sûreté des installations portuaires effectuées conformément au Règlement ISPS et à la section 4 du présent chapitre, qui se trouvent dans les limites du port, sont prises en compte.
	§ 2. L'évaluation de la sûreté portuaire est

	effectuée dans le respect des exigences déterminées par le Roi et comprend au moins les éléments suivants :
	1° l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger ;
	2° l'identification des risques d'actions illicites ;
	3° l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures, et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classant par ordre de priorité ;
	4° l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité ;
	5° l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, dans l'infrastructure, les politiques et les procédures ;
	6° l'analyse des risques des éléments susceptibles d'être victimes d'espionnage, de terrorisme et de sabotage à la suite d'influences étrangères au moyen d'une collaboration publique ou privée.
Art. 2.5.2.16. Evaluation	**Art. 2.5.2.16. Approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire**
L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.	**§ 1er. Le CLSM soumet l'évaluation de la sûreté portuaire à l'ANSM pour approbation. L'ANSM décide de l'approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire dans les trente jours.**
Sous-Section 3. - Plan de sûreté portuaire	**§ 2. Les délais prévus au présent chapitre peuvent être prolongés si le CLSM, l'ANSM ou le ministre, selon le cas, estime que tous les éléments ne sont pas réunis pour prendre une décision ou si l'enquête prend plus de temps. L'absence de décision n'implique pas une approbation automatique.**
Sous-Section 3. - Plan de sûreté portuaire	
Art. 2.5.2.17.Elaboration	**Art. 2.5.2.17. Durée de validité de l'évaluation de la sûreté portuaire**
§ 1er. Dans chaque port, le gestionnaire du port élabore un plan de sûreté portuaire sous le contrôle du Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné.	**Une évaluation de la sûreté portuaire peut être utilisée pendant six mois après son approbation pour l'élaboration d'un plan de sûreté portuaire. Si le plan de sûreté portuaire n'est pas approuvé pendant de cette période, ou si le plan doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire est requise.**
§ 2. Chaque plan de sûreté portuaire est établi en tenant compte des résultats des évaluations	**L'alinéa 1er ne s'applique pas si le plan de sûreté portuaire est modifié conformément à l'**

de la sûreté portuaire effectuées pour le port concerné et des exigences fixées par le Roi.	**l'article 2.5.2.20, alinéa 2 ou 3.**
§ 3. Chaque plan de sûreté portuaire inclut au minimum :	
1° l'intégration des plans de sûreté établis du chef du Règlement ISPS pour les installations portuaires;	
2° le cas échéant, les zones de sûreté portuaire identifiées;	
3° un ensemble de mesures, de procédures et d'actions détaillées sur le plan de la sûreté maritime pour chaque niveau de sûreté dans le port ou, le cas échéant, dans les zones de sûreté portuaire identifiées; éventuellement, les mesures, les procédures et les actions peuvent varier selon la zone de sûreté portuaire en fonction des résultats des évaluations de la sûreté;	
4° une structure de coordination entre les différentes mesures, procédures et actions visées au 3° ;	
5° une structure organisationnelle à l'appui du renforcement de la sûreté maritime	
6° une structure de concertation entre les différentes parties intéressées sur le plan de la sûreté maritime.	
	Sous-section 2 – Plan de sûreté portuaire
Art. 2.5.2.18. Approbation	**Art. 2.5.2.18. Élaboration du plan de sûreté portuaire**
Chaque plan de sûreté portuaire et leur modification substantielle doit être soumis pour approbation au ministre sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime.	**§ 1er. Dans chaque port, un plan de sûreté portuaire est établi par l'autorité du port.**
	Le gestionnaire des voies navigables élabore le plan de sûreté portuaire pour les ports dont les installations portuaires sont situées le long des voies navigables gérées par un gestionnaire des voies navigables, en collaboration avec le directeur coordonnateur de la police fédérale de l'arrondissement concerné.
	Le plan de sûreté portuaire est élaboré en tenant compte de l'évaluation de la sûreté portuaire et prend en compte de manière appropriée les particularités des différentes parties du port ainsi que des zones adjacentes si ces dernières ont une incidence sur la sûreté du port. Les plans de sûreté des installations portuaires effectués conformément au Règlement ISPS et à la section 4 du présent chapitre sont intégrés dans le plan de sûreté portuaire.

	§ 2. Le plan de sûreté portuaire doit, pour chacun des niveaux de sûreté visés à l'article 2.5.2.24, établir au moins les éléments suivants :
	1° les procédures à suivre ;
	2° les mesures à mettre en place ;
	3° les actions à entreprendre.
	Le plan de sûreté portuaire est élaboré dans le respect des exigences déterminées par le Roi.
Art. 2.5.2.19.Certificat de sûreté portuaire	**Art. 2.5.2.19. Approbation du plan de sûreté portuaire**
§ 1er. L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime délivre un certificat de sûreté portuaire à le gestionnaire du port comme preuve d'approbation visée à l'article 2.5.2.18.	**L'autorité du port ou le gestionnaire des voies navigables soumet le plan de sûreté portuaire au CLSM concerné. Dans un délai de trente jours, le CLSM concerné soumet un avis à l'ANSM. L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté portuaire dans les trente jours suivant la réception de l'avis.**
§ 2. Le ministre peut, sur avis motivé de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime, retirer le certificat de sûreté portuaire :	**L'approbation est valable cinq ans, après quoi un nouveau plan de sûreté portuaire doit être élaboré sur la base d'une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire.**
1° si le gestionnaire du port a contrevenu au plan de sûreté portuaire, au présent titre ou à ses arrêtés d'exécution;	
2° si le gestionnaire du port n'a pas agi selon les instructions du ministre en vertu de l'article 2.5.2.20.	
Art. 2.5.2.20. Evaluation	**Art. 2.5.2.20. Modification du plan de sûreté portuaire**
L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime réexamine au moins une fois tous les cinq ans chaque évaluation de sécurité du port.	**Toute modification substantielle doit être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle. La durée de validité déterminée conformément à l'article 2.5.2.19, alinéa 2, reste inchangée lors de l'approbation d'une modification substantielle.**
L'Autorité Nationale de Sûreté Maritime soumet l'évaluation visée à l'alinéa précédent au ministre.	**Pour intégrer de nouveaux plans ou des plans modifiés de sûreté d'une installation portuaire, une approbation annuelle par le CLSM et l'ANSM suffit.**
Le ministre peut sur base de l'évaluation soumise	**Dans le cas d'événements ou d'incidents temporaires qui n'entrainent pas de changement du niveau ISPS, l'ANSM peut, sur l'avis du CLSM, adapter le plan de sûreté portuaire pour la durée de l'événement ou de l'incident.**
1° confirmer son approbation accordée conformément à l'article 2.5.2.18;	
2° imposer des adaptations aux plans de sûreté	

portuaire existants dans le délai imposé par le ministre;	
3° suspendre des plans de sûreté portuaire et imposer des adaptations aux plans de sûreté portuaire existants dans le délai imposé par le ministre;	
4° retirer des certificats de sûreté portuaire délivrés conformément à l'article 2.5.2.19.	
Art. 2.5.2.21. Contrôle de l'exécution	**Art. 2.5.2.21. Retrait du plan de sûreté portuaire**
Le contrôle de l'exécution d'un plan de sûreté portuaire est exercé par le Comité Local pour la Sûreté Maritime concerné et par les membres du personnel de l'autorité compétente visés à l'article 4.2.4.4, § 1er, 2°.	**§ 1er. Le plan de sûreté portuaire peut être retiré par l'ANSM dans le cas où :**
	1° la sûreté du port ne peut plus être garantie avec le plan de sûreté portuaire approuvé ;
	2° l'autorité du port a agi en violation du plan de sûreté portuaire, du Règlement ISPS, de la Directive sur la sûreté portuaire, du présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution ;
	3° l'autorité du port ne suit pas les instructions visées à l'article 2.5.2.22, § 2.
	L'ANSM peut imposer au port une interdiction d'accueillir des navires de mer dans l'ensemble du port ou dans certaines parties du port si la sûreté dans ces zones ne peut être garantie.
	§ 2. Un recours contre le retrait ou l'interdiction peut être introduit auprès du ministre dans les dix jours après la notification de la décision.
	Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu le port et l'ANSM.
	Le recours ne suspend pas la décision.
Art. 2.5.2.22. Test	**Art. 2.5.2.22. Évaluations intermédiaires**
Chaque plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile par le biais d'un exercice du plan de sûreté portuaire, tenant compte des exigences fixées par le Roi.	**§ 1er. Le plan de sûreté portuaire est évalué par l'ANSM :**
	1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation ;
	2° si la sûreté du port ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.
	§ 2. Sur la base de l'évaluation visée au paragraphe 1er, l'ANSM peut :
	1° fixer les délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté portuaire doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.19 ;
	2° retirer le plan de sûreté portuaire

	conformément à l'article 2.5.2.21.
	3° faire procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté portuaire par le CLSM.
Section 4. - Organismes de sûreté reconnus	
Art. 2.5.2.23. Reconnaissance et certification	**Art. 2.5.2.23. Exercice**
Conformément aux modalités déterminées par le Roi, l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime peut :	**Le plan de sûreté portuaire est testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice dont les exigences sont fixées par le Roi.**
1° reconnaître un organisme de sûreté et délivrer un certificat " Organisme de sûreté reconnu ";	**Le PSO informe l'ANSM un mois avant l'exercice prévu.**
2° retirer la reconnaissance et le certificat " Organisme de sûreté reconnu ".	**Au plus tard un mois après l'exercice, un rapport est soumis à l'ANSM par le PSO.**
	Sous-section 3 – Niveau de sûreté
Art. 2.5.2.24.Compétences	**Art. 2.5.2.24. Description des niveaux de sûreté**
§ 1. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés conformément à l'article 2.5.2.23 peuvent réaliser, élaborer et évaluer des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires et des ports.	**Il existe trois niveaux de sûreté :**
§ 2. Un organisme de sûreté reconnu et certifié qui a procédé à ou apprécié une évaluation de la sûreté d'un port ou d'une installation portuaire ne peut élaborer ou évaluer le plan de sûreté de ce port.	**1° Niveau de sûreté 1 : maintien d'un minimum de mesures de sûreté protectrices appropriées en permanence ;**
§ 3. Les organismes de sûreté reconnus et certifiés en vertu de l'article 2.5.2.23 peuvent organiser des formations d'agent de sécurité de l'installation portuaire. Ces formations peuvent également être données par les organismes de formation reconnus par les Communautés, qui satisfont aux modalités et conditions reconnues par le Roi.	**2° Niveau de sûreté 2 : maintien de mesures de sûreté protectrices supplémentaires pendant un temps déterminé en raison d'un risque accru d'un incident de sûreté ;**
	3° Niveau de sûreté 3 : maintien de mesures de sûreté protectrices spécifiques supplémentaires pendant un temps déterminé, lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, même si la cible spécifique peut ne pas être identifiée, permettant à l'ANSM et au CLSM compétent d' imposer des mesures.
Section 5. - Information et échange de données	
Art. 2.5.2.25. Obligations de notification	**Art. 2.5.2.25. Modification du niveau de sûreté**
Sans préjudice des obligations découlant de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la menace, toute personne, entité, administration ou autorité qui a connaissance d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire doit en informer immédiatement les services de	**Le niveau de sûreté 1 s'applique toujours aux ports, à moins que l'ANSM, après avis du NCCN, ne le modifie en niveau de sûreté 2 ou 3 pour l'ensemble du port ou, le cas échéant, pour une partie du port.**

police compétents.	
Le service de police informé d'un incident de sécurité ou d'une action illicite volontaire en informe immédiatement l'OCAM et les autorités administratives et judiciaires par les procédures y élaborées et procède aux constatations nécessaires.	**Toute modification du niveau de sûreté en vigueur dans un port ou une partie du port est immédiatement notifié par l'ANSM au CLSM concerné.**
	Le CLSM concerné notifie cette modification aux navires de mer en route vers ou dans le port et aux installations portuaires.
	Section 4 – Sûreté des installations portuaires
	Sous-section 1re – Dispositions générales
	Art. 2.5.2.26. Règlement ISPS
	Lors de la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, les recommandations de la partie B du Code ISPS sont prises en compte dans la mesure du possible, à l'exception des dispositions figurant à l'article 3.5 du Règlement ISPS qui sont obligatoires.
	L'installation portuaire est tenue d'entreprendre des actions conformément aux niveaux de sûreté en vigueur introduits sur la base de l'article 2.5.2.25 et de se conformer aux instructions de l'ANSM et du CLSM compétent au niveau de sûreté 3.
	Art. 2.5.2.27. Catégories
	Les installations portuaires sont classées dans les catégories suivantes :
	1° Catégorie 1 : installations portuaires pour le transport de marchandises ;
	2° Catégorie 2 : installations portuaires pour le transport de passagers.
	L'ANSM, lors de l'approbation de l'évaluation de la sûreté visée à l'article 2.5.2.30, décide à quelle catégorie l'installation portuaire appartiendra.
	Art. 2.5.2.28. Installations portuaires utilisées principalement pour des voyages non internationaux
	L'ANSM, après avis du CLSM compétent, décide dans quelle mesure le présent chapitre s'applique aux installations portuaires principalement utilisées pour les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, mais qui servent occasionnellement des navires à l'arrivée ou au départ d'un voyage international, conformément aux dispositions de la Règle 2, 2, du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. Aux fins du présent article, on entend par « occasionnel » un maximum de

	10 navires de mer par an et jamais plus de deux navires de mer amarrés à l'installation portuaire en même temps.
	L'évaluation de la sûreté de ces installations portuaires est effectuée conformément à l'article 2.5.2.30. Les cargaisons déchargées dans ces installations portuaires ne doivent jamais provenir de l'extérieur de l'Union européenne et ne doivent pas être laissées sans surveillance.
	Art. 2.5.2.29. Niveau de sûreté
	Les niveaux de sûreté à l'article 2.5.2.24 sont d'application mutatis mutandis aux installations portuaires et sont introduits conformément à la procédure prévue à l'article 2.5.2.25.
	Lorsque l'installation portuaire est informée que le niveau de sûreté applicable à un navire de mer est plus élevé que celui qui s'applique à l'installation portuaire, le PFSO le signale au CLSM et à l'ANSM.
	Sous-section 2 – Évaluation de la sûreté de l'installation portuaire
	Art. 2.5.2.30. Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire
	Le CLSM dans la zone duquel l'installation portuaire est située élabore une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire conformément à la règle 10 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, aux dispositions du 15 de la partie A du Code ISPS et aux dispositions des 15.3 à 15.16 de la partie B du Code ISPS.
	La possibilité, prévue au 15.6 de la partie A du Code ISPS, qu'une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire couvre plus d'une installation portuaire ne peut être autorisée qu'avec l'accord exprès préalable de l'ANSM.
	Art. 2.5.2.31 Approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire
	L'ANSM décide dans les trente jours à compter de la transmission par le CLSM de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire à l'ANSM, si celle-ci est approuvée ou si des actions supplémentaires sont requises.
	Art. 2.5.2.32. Durée de validité de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire
	Outre les raisons énoncées au 15.4 de la partie A du Code ISPS, chaque évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être revue par le CLSM au moins une fois tous les cinq ans.
	Une évaluation de la sûreté de l'installation

	portuaire peut être utilisée pendant trois mois après son approbation pour l'élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire. Si le plan de sûreté de l'installation portuaire n'est pas élaboré pendant cette période, ou si le plan doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté de l'installation portuaire est nécessaire.
	L'alinéa 2 ne s'applique pas lorsque le plan de sûreté de l'installation portuaire est modifié conformément à l'article 2.5.2.36, alinéa 2.
	Sous-section 3 – Plan de sûreté d'une installation portuaire
	Art. 2.5.2.33. PFSO
	§ 1er. Chaque entreprise qui exploite une installation portuaire nomme un PFSO.
	Le PFSO est :
	1° lié à l'entreprise par un contrat de travail ; ou
	2° un administrateur de l'entreprise ; ou
	3° un membre du personnel d'un organisme de sûreté reconnu.
	L'entreprise notifie immédiatement la nomination d'un PFSO ou toute modification de celle-ci au CLSM compétent, qui notifie cette nomination à l'ANSM.
	Pour être nommé PFSO, il doit subir au moins une vérification de sécurité telle que visée à l'article 22quinquies de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Si un avis de sécurité négatif est émis, cette personne ne peut exercer la fonction de PFSO.
	Un PFSO doit disposer du certificat visé à l'article 2.5.2.39, § 2r, alinéa 2, au plus tard dans les six mois suivant la nomination.
	§ 2. La responsabilité du PFSO est déterminée conformément au 17.2 de la partie A du Code ISPS et à la législation du travail ou sur les sociétés du droit commun en vigueur.
	§ 3. L'entreprise est tenue de fournir le soutien nécessaire au PFSO pour lui permettre d'effectuer correctement les tâches et les responsabilités déterminées par le Code ISPS, le Règlement ISPS, le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.
	§ 4. Sans préjudice du paragraphe 1er, un PFSO peut être nommé pour plus d'une installation portuaire.
	Si le PFSO est un membre du personnel d'un organisme de sûreté reconnu, il n'est pas

	permis que l'organisme de sûreté reconnu soit également l'employeur des agents de gardiennage de l'installation portuaire.
	§ 5. Pour chaque PFSO, il est nommé au moins un adjoint auquel s'appliquent les paragraphes 1er à 4.
	Art. 2.5.2.34. Élaboration du plan de sûreté de l'installation portuaire
	§ 1er. L'entreprise qui exploite l'installation portuaire élabore le plan de sûreté de l'installation portuaire.
	Le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être élaboré conformément :
	1° au 16 de la partie A du Code ISPS ;
	2° au 16 de la partie B du Code ISPS, qui est obligatoire aux fins de la présente loi, à l'exception :
	a) des dispositions du 16.1 ;
	b) des dispositions des 16.61 jusqu'à et y compris 16.63 ;
	3° aux arrêtés d'exécution pris sur la base de l'article 2.5.2.45 qui fixent les normes nécessaires auxquelles la sûreté doit se conformer ;
	4° de l'évaluation de la sûreté.
	Pour l'approbation de l'évaluation de la sûreté sur laquelle le plan de sûreté est basé, l'ANSM peut bénéficier d'une dérogation à une ou plusieurs dispositions visées à l'alinéa 2, 2°.
	§ 2. Pour chaque installation portuaire, un plan de sûreté distinct doit être établi même si l'évaluation de la sûreté couvre plusieurs installations portuaires, conformément à l'article 2.5.2.30, alinéa 2.
	Art. 2.5.2.35. Approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire
	Le PFSO soumet le plan de sûreté de l'installation portuaire à l'approbation du CLSM compétent dans les trois mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire. Dans les trente jours, le CLSM concerné donne un avis motivé à l'ANSM. L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire dans les trente jours.
	L'approbation est valable cinq ans, après quoi un nouveau plan de sûreté doit être élaboré sur la base d'une nouvelle évaluation de la sûreté.
	Art. 2.5.2.36 Modification du plan de sûreté de l'installation portuaire

	Toute modification substantielle doit également être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle. La durée de validité déterminée conformément à l'article 2.5.2.35, alinéa 2, reste inchangée lors de l'approbation d'une modification substantielle.
	Dans le cas d'événements ou d'incidents temporaires, l'ANSM peut, sur l'avis du CLSM, adapter le plan de sûreté pour la durée de l'événement ou de l'incident.
	Art. 2.5.2.37. Retrait du plan de sûreté de l'installation portuaire
	§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire peut être retiré par l'ANSM dans le cas où :
	1° la sûreté de l'installation portuaire ne peut plus être garantie avec le plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé ;
	2° l'entreprise qui exploite l'installation portuaire a agi en violation du plan de sûreté de l'installation portuaire, du Règlement ISPS, du présent chapitre ou ses arrêtés d'exécution ;
	3° l'entreprise qui exploite l'installation portuaire ne suit pas les instructions visées à l'article 2.5.2.38.
	Le retrait ne peut être que total.
	§ 2. Un recours contre le retrait peut être introduit auprès du ministre dans les dix jours après la notification de la décision.
	Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu l'installation portuaire et l'ANSM.
	Le recours ne suspend pas la décision.
	Art. 2.5.2.38. Évaluations intermédiaires
	§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire est évalué par le CLSM :
	1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation ;
	2° si la sûreté de l'installation portuaire ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.
	§ 2. Le CLSM transmet l'évaluation à l'ANSM qui, sur la base de cette évaluation, peut :
	1° fixer les délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté de l'installation portuaire doit être soumise conformément à l'article

	2.5.2.35 ;
	2° retirer le plan de sûreté de l'installation portuaire totalement, conformément à l'article 2.5.2.37 ;
	3° faire procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté par le CLSM.
	Art. 2.5.2.39. Formation
	§ 1er. Chaque PFSO doit avoir des connaissances, une expertise et avoir réussi un examen couvrant tous les éléments pertinents pour l'installation portuaire suivants :
	1° l'administration de la sûreté ;
	2° les conventions, codes et recommandations internationaux applicables ;
	3° la législation et les réglementations belges et européennes applicables ;
	4° les responsabilités et les fonctions des autres organismes de sûreté ;
	5° la méthodologie d'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ;
	6° les méthodes d'enquête et d'inspection pour la sûreté de la navigation et la sûreté de l'installation portuaire ;
	7° les activités et conditions des navires et des ports ;
	8° les mesures de sûreté du navire et de l'installation portuaire ;
	9° la préparation et la réponse aux situations d'urgence et mesures de précaution ;
	10° les méthodes d'instruction pour la formation et l'éducation à la sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté ;
	11° le traitement d'informations sensibles en matière de sûreté et les communications en matière de sûreté ;
	12° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles ;
	13° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux ;
	14° la reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté ;
	15° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
	16° les équipements et systèmes de sûreté, et la limitation de leurs fonctions ;
	17° les méthodes de contrôle, d'inspection, de gardiennage et de surveillance ;
	18° les méthodes de fouille de la cargaison et des provisions de bord et d'inspection non

	intrusive ;
	19° les exercices de sûreté, y compris les exercices avec les navires ;
	20° l'évaluation des exercices de sûreté.
	§ 2. À l'issue de la formation, un examen doit être passé auprès de l'organisme de sûreté reconnu ou de l'organisme de formation reconnu. Le Roi détermine les modalités, le contenu et la note de passage de l'examen.
	L'organisme de sûreté reconnu ou l'organisme de formation reconnu remet la liste des personnes ayant réussi à l'ANSM. Une personne ayant réussi reçoit un certificat dont la forme est déterminée par le Roi.
	Un PFSO doit suivre un cours de recyclage tous les cinq ans dont les modalités et le contenu sont déterminés par le Roi. Le certificat du PFSO qui ne suit pas ce cours expire de plein droit 66 mois après la délivrance du certificat ou le suivi du cours de recyclage.
	§ 3. Le PFSO doit veiller à ce que les autres membres du personnel de l'installation portuaire ayant des tâches spécifiques en matière de sûreté aient connaissance des éléments suivants :
	1° les menaces actuelles pour la sûreté et leurs modèles ;
	2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux ;
	3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté ;
	4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
	5° les techniques de gestion et de contrôle des masses ;
	6° la communication en matière de sûreté ;
	7° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté ;
	8° l'essai, l'étalonnage et l'entretien des équipements et systèmes de sûreté ;
	9° les techniques d'inspection, de gardiennage et de surveillance ;
	10° les méthodes de fouille de la cargaison et des provisions de bord.
	Cette formation peut être dispensée soit en externe, soit en interne par l'entreprise qui exploite l'installation portuaire.
	§ 4. Le PFSO doit veiller à ce que tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire, y compris les ouvriers portuaires,

	aient connaissance des dispositions applicables du plan de sûreté de l'installation portuaire sur les éléments suivants :
	1° la signification des différents niveaux de sûreté et les exigences qui en découlent ;
	2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux ;
	3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté ;
	4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
	5° les méthodes utilisées pour effectuer des actions illicites ;
	6° une sensibilisation générale aux questions de sûreté.
	Le PFSO est chargé de veiller à ce que ces connaissances soient présentes au sein du personnel.
	Art. 2.5.2.40. Exercice
	§ 1er. Le plan de sûreté de l'installation portuaire est testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice dont les exigences sont fixées par le Roi.
	Le PFSO informe le CLSM compétent au plus tard un mois avant l'exercice visé au 18.6 de la partie B du Code ISPS. Le CLSM informe l'ANSM des exercices prévus. Si les circonstances justifient un délai plus court, l'ANSM décide si l'exercice effectué compte comme l'exercice requis par le 18.6 de la partie B du Code ISPS.
	§ 2. L'installation portuaire remet un rapport au CLSM et à l'ANSM au plus tard un mois après les exercices visés à l'alinéa 1er ou au 18.6 de la partie B du Code ISPS.
	Art. 2.5.2.41. Déclaration d'approbation
	L'ANSM délivre une Déclaration d'approbation à chaque installation portuaire dont le plan de sûreté a été approuvé.
	La Déclaration d'approbation contient les données suivantes :
	1° l'installation portuaire ;
	2° le fait que l'installation portuaire satisfait aux dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A du Code ISPS, du Règlement ISPS, du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution ;
	3° la durée de validité de la Déclaration d'approbation est de cinq ans maximum et ne peut jamais dépasser la durée de validité du

	plan de sûreté ;
	4° les inspections qui ont été effectuées.
	Sous-section 4 – Autres mesures
	Art. 2.5.2.42. Mesures alternatives
	Les mesures alternatives pour la circulation intracommunautaire sur des itinéraires fixes, tels que visés à l'article 5 du Règlement ISPS et à la Règle 11 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, ne sont pas autorisées.
	Art. 2.5.2.43. Mesures équivalentes
	L'ANSM peut autoriser, après avis du CLSM concerné sur l'évaluation de sûreté de l'installation portuaire effectuée, pour une durée limitée ne dépassant pas un an, l'exploitation d'une installation portuaire en appliquant des mesures équivalentes aux mesures de sûreté prévues dans le présent chapitre et dans la partie A du Code ISPS. L'ANSM communique les particularités de la mesure équivalente autorisée à l'OMI et à la Commission européenne.
	Sous-section 5 – Normes de sûreté
	Art. 2.5.2.44. Instructions de l'ANSM
	L'ANSM peut donner des instructions pour :
	1° les procédures à suivre par les ports et les installations portuaires dans le cadre de la sûreté ;
	2° la communication entre les ports, les installations portuaires, les PFSO, le CLSM et l'ANSM ;
	3° les normes de contrôle d'accès à l'installation portuaire ;
	4° les normes de protection physique de l'installation portuaire ;
	5° les normes pour le maintien d'une surveillance permanente de l'installation portuaire, y compris l'éclairage, le personnel de sûreté et les équipements de détection d'accès et de surveillance, notamment les caméras optiques et thermiques ;
	6° la manutention des cargaisons ;
	7° l'approvisionnement du navire ;
	8° le traitement des bagages non accompagnés ;
	9° la désignation des zones de l'installation portuaire soumises à des restrictions supplémentaires ;
	10° la prévention des actions illicites ;
	11° la formation obligatoire ;
	12° l'imagerie du port et de l'installation portuaire pour l'autorité au moyen de plans et

	d'images en deux et trois dimensions ;
	13° les notifications d'incidents.
	14° les rapports des exercices.
	Art. 2.5.2.45. Ratification
	Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.44, les rendant ainsi obligatoires.
	Art. 2.5.2.46. Déclaration de sûreté
	Une déclaration de sûreté, élaborée conformément au 5 de la partie A du Code ISPS, doit être conservée par l'installation portuaire pendant 3 ans.
	Section 5 – Sûreté des navires étrangers
	Art. 2.5.2.47. Notifications préalables
	§ 1er. La fourniture des renseignements en matière de la sûreté préalable au mouillage dans un port ou une installation portuaire belge visée à l'article 6 du Règlement ISPS est effectuée par le capitaine du navire de mer ou son représentant, dans les délais visés à l'article 6 du Règlement ISPS.
	Cette notification s'effectue via la plateforme ISPS.
	§ 2. Le refus de communiquer les données visées au paragraphe 1er entraîne de plein droit le refus du navire de mer d'entrer dans un port ou une installation portuaire belge. Ce refus est communiqué via la plateforme ISPS aux différentes autorités belges concernées. Le MIK communique ce refus au navire de mer.
	Art. 2.5.2.48. Exemptions
	Les services réguliers peuvent, dans les conditions de l'article 7 du Règlement ISPS, bénéficier d'une exemption de fourniture des renseignements de sûreté visés à l'article 2.5.2.47. Le Roi détermine le service qui accorde l'exemption et la manière dont l'exemption est accordée.
	Art. 2.5.2.49. Mesures
	§ 1er. Si le MIK , le Contrôle de la navigation ou la Cellule de la Sûreté maritime ont de bonnes raisons de croire que le navire de mer qui a l'intention de mouiller dans un port belge ne satisfait pas aux exigences du Code ISPS ou de la partie A du Code ISPS, ces services tenteront de contacter le navire de mer.
	Si cette communication n'aboutit pas à une rectification ou si le Contrôle de la navigation ou la Cellule de la Sûreté maritime continuent d'avoir de bonnes raisons de croire que le navire de mer ne satisfait pas aux exigences du Code ISPS ou de la partie A du Code ISPS, ils

	peuvent prendre les mesures suivantes :
	1° exiger que la non-conformité soit rectifiée ;
	2° exiger que le navire de mer se rende à un endroit désigné dans les eaux territoriales ou dans un port ;
	3° procéder à une inspection du navire de mer si le navire de mer se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans un port.
	Sur avis du MIK, du Contrôle de la navigation ou de la Cellule de la Sûreté maritime, le Président de l'ANSM peut procéder au refus d'accès aux ports belges.
	Le capitaine du navire de mer doit être informé avant que ces mesures ne soient prises. Si le capitaine décide de ne pas faire escale dans un port belge, le présent article n'est pas applicable.
	§ 2. Le président de l'ANSM peut refuser aux navires battant pavillon étranger l'accès aux ports belges si des sanctions ont été prises par l'Organisation des Nations unies, l'Union européenne ou le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, à l'encontre d'un pays tiers, d'entreprises ou de personnes physiques.
	Le président de l'ANSM est chargé de refuser l'accès aux ports belges aux navires visés à l'alinéa 1er, ou d'appliquer les sanctions imposées par l'Organisation des Nations unies ou l'Union européenne.
	Le Roi détermine, par un arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de contrôle du respect des sanctions et de l'application du refus d'accès à ces navires.
	Section 6 – Sûreté des navires belges
	Sous-section 1re - Niveau de sûreté
	Art. 2.5.2.50. Eaux maritimes
	§ 1er. Toutes les eaux accessibles aux navires de mer belges, à l'exception des ports situés dans d'autres pays, se voient attribuer un niveau de sûreté conformément à l'article 2.5.2.24.
	Chaque navire de mer belge doit prendre les mesures liées au niveau de sûreté de la zone dans laquelle il se trouve.
	§ 2. Le niveau de sûreté est fixé au niveau 1. Si des informations sont disponibles indiquant qu'il existe des risques d'incidents de sûreté et/ou d'actions illicites avec des navires de mer belges, le niveau de sûreté dans ces zones peut être augmenté.
	Dans ces cas, le Directeur général de la

	Navigation détermine le niveau de sûreté dans ces zones après avis du NCCN et de la Cellule de la Sûreté maritime.
	Vo Pour entrer dans une zone de niveau de sûreté 2 ou 3, le capitaine doit signaler à la Cellule de la Sûreté maritime l'heure présumée de son entrée. Dans ces cas, la liste de l'équipage doit, sur simple demande, être transmise immédiatement à la Cellule de la Sûreté maritime.
	Lorsque le niveau de sûreté 3 est mis en place, le Président de l'ANSM peut prendre des mesures d'urgence qui doivent être suivies par tous les navires de mer belges se trouvant dans cette zone.
	§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime évalue tous les trois mois si le niveau de sûreté accru doit être maintenu, augmenté ou diminué et transmet cette évaluation au NCCN pour avis. L'évaluation et l'avis sont transmis au Président de l'ANSM, qui prend une décision dans les cinq jours.
	§ 4. Toute modification du niveau de sûreté est notifiée par la Cellule de la Sûreté maritime au ministre, au ministre des affaires étrangères, à chaque CSO, aux membres de l'ANSM et du MIK.
	Si un port est situé dans les zones où le niveau de sûreté a été modifié, le pays où se situe ce port est informé par la représentation diplomatique belge dans ce pays du niveau de sûreté mis en place.
	Art. 2.5.2.51. Navires de mer belges
	§ 1er. Sans préjudice de l'article 2.5.2.50, chaque navire de mer belge a un niveau de sûreté conformément à l'article 2.5.2.24 et doit respecter les mesures liées à ce niveau de sûreté.
	§ 2. Le niveau de sûreté est fixé au niveau 1. Si des informations sont disponibles indiquant qu'il existe des risques d'incidents de sûreté et/ou d'actions illicites avec des navires de mer belges, le niveau de sûreté pour le navire de mer concerné peut être augmenté.
	Dans ces cas, le Directeur général de la Navigation détermine le niveau de sûreté dans ces zones après avis du NCCN, de la Cellule de la Sûreté maritime et du CSO du navire de mer concerné.
	Lorsque le niveau de sûreté 3 est mis en place, le président de l'ANSM peut prendre des

	mesures d'urgence qui doivent être suivies par le navire de mer belge.
	§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging evalueert elke maand of het verhoogde beveiligingsniveau moet worden aangehouden, verhoogd of verlaagd moet worden en maakt deze evaluatie over aan het NCCN voor advies. De evaluatie en het advies worden overgemaakt aan de Voorzitter van de NAMB die binnen de vijf dagen een beslissing neemt.
	§ 4. Toute modification du niveau de sûreté est notifiée par la Cellule de la Sûreté maritime au ministre, au CSO du navire de mer concerné, aux membres de l'ANSM et du MIK.
	Le CSO remet à la Cellule de la Sûreté maritime une confirmation écrite que le capitaine a reçu les modifications du niveau de sûreté.
	Sous-section 2 – Personnel de sûreté de l'armateur
	Art. 2.5.2.52. CSO
	L'armateur nomme un CSO pour chaque navire de mer belge exploité par l'armateur. Un CSO peut être nommé pour un ou plusieurs navires et un armateur a le droit de nommer plus d'un CSO s'il exploite plusieurs navires.
	La nomination d'un CSO à l'alinéa 1er ou toute modification de celle-ci est immédiatement communiquée par l'armateur à la Cellule de la Sûreté maritime.
	Art. 2.5.2.53. SSO
	L'armateur veille à ce qu'un SSO soit présent sur chaque navire.
	L'armateur doit tenir une liste des SSO de ses navires et la remet à la Cellule de la Sûreté maritime sur simple demande.
	Sous-section 3 - Obligations de l'armateur
	Art. 2.5.2.54. Responsabilité
	L'armateur est chargé de fournir le soutien nécessaire au CSO, au SSO et au capitaine pour leur permettre d'effectuer correctement les tâches et les responsabilités déterminées par le Code ISPS, le Règlement ISPS, le présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.
	Art. 2.5.2.55. Évaluation de la sûreté des navires
	L'armateur veille à ce que le CSO procède à une évaluation de la sûreté du navire pour chaque navire de mer exploité par l'armateur. L'évaluation est effectuée conformément au point 8 de la partie A du Code ISPS et au point

	8 de la partie B du Code ISPS, qui sont obligatoires aux fins du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.
	L'ANSM, la Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation sont autorisés à prendre connaissance de l'évaluation approuvée de la sûreté des navires. L'armateur remet cette évaluation approuvée à l'ANSM, à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation sur simple demande.
	Art. 2.5.2.56. Plan de sûreté du navire
	§ 1er. L'armateur est chargé de faire établir par le CSO un plan de sûreté du navire et de le soumettre au Contrôle de la navigation pour approbation.
	L'approbation peut être délégué par le ministre à un organisme de sûreté reconnu. Le Roi détermine les modalités selon lesquelles cette délégation est possible.
	Le plan de sûreté du navire doit être élaboré conformément au point 9 de la partie A du Code ISPS et au point 9 de la partie B du Code ISPS, qui sont obligatoires aux fins du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution.
	§ 2. Le Roi détermine qui met en œuvre les dispositions du 19 de la partie A du Code ISPS concernant la vérification des navires de mer belges et la délivrance des certificats.
	§ 3. Le plan de sûreté du navire peut être retiré si le navire ne satisfait plus aux exigences visées au point 9 de la partie A du Code ISPS et au point 9 de la partie B du Code ISPS.
	Sous-section 4 – Formation et exercices
	Art. 2.5.2.57. Formation
	§ 1er. Chaque CSO, SSO et personnel à terre chargé de la sûreté doit avoir des connaissances et être formé à tous les éléments concernant le navire de mer suivants :
	1° l'administration de la sûreté ;
	2° les conventions, codes et recommandations internationaux applicables ;
	3° la législation et les réglementations belges et européennes applicables ;
	4° les responsabilités et les fonctions des autres organismes de sûreté ;
	5° la méthodologie d'évaluation de la sûreté des navires ;
	6° les méthodes d'enquête et d'inspection pour la sûreté des navires ;
	7° les activités et conditions des navires et des

	ports ;
	8° les mesures de sûreté des navires et des installations portuaires ;
	9° la préparation et la réponse aux situations d'urgence et mesures de précaution ;
	10° les méthodes d'instruction pour la formation et l'éducation à la sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté ;
	11° le traitement d'informations sensibles en matière de sûreté et la communication en matière de sûreté ;
	12° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles ;
	13° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux ;
	14° la reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté ;
	15° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
	16° les équipements et systèmes de sûreté, et la limitation de leurs fonctions ;
	17° les méthodes de contrôle, d'inspection, de gardiennage et de surveillance ;
	18° les exercices de sûreté ;
	19° l'évaluation des exercices de sûreté.
	§ 2. En outre, le SSO doit avoir des connaissances suffisantes et recevoir une formation sur les éléments suivants :
	1° l'agencement du navire de mer ;
	2° le plan de sûreté du navire et les procédures associées ;
	3° les techniques de gestion et de contrôle des masses ;
	4° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté ;
	5° l'essai, l'étalonnage et l'entretien des équipements et systèmes de sûreté.
	§ 3. Les membres de l'équipage ayant des tâches spécifiques en matière de sûreté doivent avoir des connaissances et des compétences suffisantes pour pouvoir exécuter les tâches qui leur sont assignées, notamment :
	1° les menaces actuelles en matière de sûreté et leurs modèles ;
	2° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux ;
	3° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes

	qui peuvent menacer la sûreté ;
	4° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
	5° les techniques de gestion et de contrôle des masses ;
	6° la communication en matière de sûreté ;
	7° les procédures d'urgence et les mesures de précaution ;
	8° le fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté ;
	9° l'essai, l'étalonnage et l'entretien en mer des équipements et systèmes de sûreté ;
	10° les techniques d'inspection, de gardiennage et de surveillance ;
	11° les techniques de fouille de la cargaison et des provisions de bord.
	§ 4. Tous les autres membres de l'équipage doivent avoir des connaissances suffisantes et être familiarisés avec les dispositions applicables du plan de sûreté du navire, notamment :
	1° la signification des différents niveaux de sûreté et les exigences qui en découlent ;
	2° les procédures d'urgence et les mesures de précaution ;
	3° la reconnaissance et la détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux ;
	4° la reconnaissance des caractéristiques et des modèles de comportements des personnes qui peuvent menacer la sûreté ;
	5° les techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté.
	§ 5. le Roi peut réglementer l'organisation des formations et la délivrance d'un certificat aux participants.
	Art. 2.5.2.58. Alerte de sûreté du navire
	Lorsque l'alerte de sûreté du navire visée à la Règle 6 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS est activée, l'alerte doit être transmise au MIK.
	Art. 2.5.2.59. Rapports d'incidents
	Le CSO signale immédiatement tout incident de sûreté à la Cellule de la Sûreté maritime. La Cellule de la Sûreté maritime informera les autorités compétentes à cet égard.
	Une déclaration de sûreté, élaborée conformément au point 5 de la partie A du Code ISPS, est conservée à bord du navire pendant 3 ans et est remise, sur simple demande, à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation.

	Art. 2.5.2.60. Exercices
	Le CSO garde un aperçu des exercices organisés conformément au point 13.6 de la partie B du Code ISPS et les communique à la Cellule de la Sûreté maritime et au Contrôle de la navigation sur demande.
	Le CSO informe la Cellule de la Sûreté maritime au plus tard 24 heures avant l'exercice prévu visé au point 13.7 de la partie B du Code ISPS. À la demande du CSO, le Directeur général de la Navigation peut autoriser que l'exercice ne soit pas communiqué au préalable à la Cellule de la Sûreté maritime.
	Art. 2.5.2.61. Instructions
	La Cellule de la Sûreté maritime peut donner des instructions pour :
	1° les procédures à suivre par les armateurs dans le cadre de la sûreté ;
	2° la communication entre le CSO, le SSO, le MIK, la Cellule de la Sûreté maritime et l'ANSM ;
	3° les normes de protection physique du navire de mer ;
	4° l'imagerie au moyen de plans en deux et trois dimensions ;
	5° la formation obligatoire.
	Art. 2.5.2.62. Ratification
	Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.61, les rendant ainsi obligatoires.
	Section 7 – Sûreté de la mer du Nord
	Art. 2.5.2.63. Évaluation de la sûreté
	§ 1er. En concertation avec l'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline, le MIK effectue une évaluation de la sûreté contenant au moins les éléments suivants :
	1° l'identification et l'évaluation des biens et des infrastructures essentiels qu'il importe de protéger ;
	2° l'identification des risques d'actions illicites ;
	3° l'identification des menaces éventuelles contre les biens et les infrastructures, et de leur probabilité de survenance, afin d'établir des mesures de sûreté en les classent par ordre de priorité ;
	4° l'identification, le choix et le classement par ordre de priorité des contre-mesures et des changements de procédure ainsi que leur degré d'efficacité pour réduire la vulnérabilité ;

	5° l'identification des points faibles, y compris les facteurs humains, dans l'infrastructure, les politiques et les procédures ;
	6° l'analyse des risques des éléments susceptibles d'être victimes d'espionnage, de terrorisme et de sabotage à la suite d'influences étrangères au moyen d'une collaboration publique ou privée.
	§ 2. L'ANSM se prononce sur l'approbation de l'évaluation de la sûreté dans les trente jours à compter de la transmission par le MIK de cette évaluation.
	Sur la base de l'évaluation de la sûreté, l'ANSM peut décider qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan de sûreté.
	§ 3. L'évaluation de la sûreté est évaluée par le MIK tous les 5 ans, même dans les cas où l'ANSM a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'élaborer un plan de sûreté.
	Une évaluation de la sûreté peut être utilisée pendant six mois après son approbation pour l'élaboration d'un plan de sûreté. Si le plan de sûreté n'est pas élaboré pendant cette période ou si le plan de sûreté doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté est nécessaire.
	Art. 2.5.2.64. Plan de sûreté
	L'exploitant de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline élabore un plan de sûreté et le soumet au MIK dans les six mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté. Dans les trente jours, le MIK donne un avis à l'ANSM, après consultation des services désignés par le Roi.
	Le plan de sûreté contient une disposition sur la manière et le délai dans lequel un exercice doit être effectué.
	L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté dans les trente jours.
	L'approbation est valable cinq ans.
	Toute modification substantielle doit également être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle.
	Art. 2.5.2.65. Évaluations intermédiaires
	§ 1er. Le plan de sûreté est évalué par le MIK :
	1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation ;
	2° si la sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil ou du câble ou du pipeline ne

	peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.
	§ 2. Sur la base de cette évaluation, l'ANSM peut fixer des délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.64 ou le MIK doit procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté.
	Art. 2.5.2.66. Instructions
	L'ANSM peut donner des instructions pour :
	1° les procédures à suivre par les exploitants dans le cadre de la sûreté ;
	2° la communication entre les exploitants, le MIK et l'ANSM ;
	3° les normes de protection physique des ouvrages de construction ou de génie civil, des câbles ou des pipelines ;
	4° les normes pour le maintien d'une surveillance permanente, y compris l'éclairage, le personnel de sûreté et les équipements de détection d'accès et de surveillance, notamment les caméras optiques et thermiques ;
	5° la désignation de zones soumises à des restrictions supplémentaires ;
	6° la prévention des actions illicites ;
	7° l'imagerie pour l'autorité au moyen de plans et d'images en deux et trois dimensions.
	Art. 2.5.2.67. Ratification
	Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'article 2.5.2.66, les rendant ainsi obligatoires.
	Art. 2.5.2.68. Exercice
	En concertation avec le MIK, la sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble ou du pipeline est testée conformément à ce qui est prévu dans le plan de sûreté.
	Section 8 – Organismes de sûreté et organismes de formation reconnus
	Sous-section 1re – Organisme de sûreté reconnu
	Art. 2.5.2.69. Demande et conditions
	§ 1er. Une entreprise souhaitant être reconnue comme un organisme de sûreté reconnu doit soumettre une demande auprès de la Cellule de la Sûreté maritime.
	Afin d'être reconnue comme un organisme de sûreté, l'entreprise doit satisfaire aux dispositions concernant les entreprises de consultance visées à l'article 8 de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée

	et particulière et avoir une unité d'établissement en Belgique.
	La reconnaissance ne s'applique qu'aux missions effectuées pour le compte de ports ou installations portuaires belges, ou de navires belges.
	§ 2. Les entreprises autorisées en tant qu'organisme reconnu conformément à l'article 2.2.3.15, § 2, n'ont pas besoin de soumettre une demande distincte pour effectuer les tâches visées à l'article 2.5.2.75 si l'autorisation couvre également le Code ISPS. Le Contrôle de la navigation transmet à l'ANSM toute modification de la liste des entreprises reconnues.
	Art. 2.5.2.70. Audit
	La Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation effectuent un audit, au cours duquel l'entreprise doit démontrer qu'elle :
	1° dispose d'une expertise des aspects pertinents en terme de sûreté portuaire ;
	2° a la connaissance nécessaire des activités portuaires, notamment de la conception et de la construction de ports ;
	3° a la connaissance nécessaire des autres activités pertinentes liées à la sûreté qui peuvent avoir une influence sur la sûreté portuaire ;
	4° est capable d'évaluer les risques probables liés à la sûreté portuaire ;
	5° est capable de maintenir et d'améliorer l'expertise du personnel en terme de sûreté portuaire ;
	6° est capable de vérifier la fiabilité continue du personnel ;
	7° est capable de maintenir les mesures nécessaires visant à prévenir la divulgation ou l'accès non autorisé à du matériel sensible ;
	8° a une connaissance des réglementations internationales, européennes et belges pertinentes et des exigences de sûreté ;
	9° a une connaissance des menaces actuelles en matière de sûreté et de leurs modèles ;
	10° a des connaissances en matière de reconnaissance et de détection d'armes, de substances et d'équipements dangereux ;
	11° a des connaissances en matière de reconnaissance, sans discrimination, des caractéristiques et des modèles de comportement des personnes qui peuvent menacer la sûreté portuaire ;

	12° a une connaissance des techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
	13° a une connaissance des équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et de la limitation de leurs fonctions ;
	14° a une connaissance de la prévention des actions illicites et de l'élaboration de mesures visant à prévenir les actions illicites.
	Art. 2.5.2.71. Reconnaissance
	L'ANSM décide de la reconnaissance sur l'avis de la Cellule de la Sûreté maritime sur la base de l'audit. La reconnaissance est valable pour une période de 5 ans.
	Art. 2.5.2.72. Retrait
	L'ANSM peut retirer la reconnaissance de l'organisme de sûreté s'il est établi qu'il ne satisfait plus aux conditions ou ne peut plus démontrer qu'elle dispose des éléments visés à l'article 2.5.2.70.
	Art. 2.5.2.73. Évaluation intermédiaire
	§ 1er. La Cellule de la Sûreté maritime procède à une évaluation intermédiaire de l'organisme de sûreté reconnu :
	1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après la reconnaissance ;
	2° si plusieurs incidents de sûreté ou actions illicites sont constatés dans les installations portuaires ou à bord des navires de mer pour lesquels l'organisme de sûreté reconnu effectue des missions ;
	3° s'il existe un soupçon que l'organisme de sûreté reconnu effectue les tâches d'une manière qui pourrait compromettre la sûreté.
	Sur la base de cette évaluation, l'ANSM peut :
	1° procéder au retrait conformément à l'article 2.5.2.72 ;
	2° établir des mesures en vue de remédier aux déficiences et déterminer des délais pour que l'organisme reconnu satisfasse à ces mesures.
	Art. 2.5.2.74. Incompatibilités
	Un organisme de sûreté reconnu qui a participé à l'élaboration ou à l'évaluation d'une évaluation de la sûreté ne peut pas être impliqué dans l'élaboration, l'évaluation ou d'autres travaux relatif au plan de sûreté.
	Si le PFSO a une relation professionnelle avec un organisme de sûreté reconnu, cet organisme de sûreté reconnu ne peut pas effectuer les tâches comme entreprise de gardiennage visée à l'article 4 de la loi du 2

	octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière sur l'installation portuaire dont le PFSO est responsable.
	Art. 2.5.2.75. Compétences
	Un organisme de sûreté reconnu peut
	1° collaborer à l'élaboration d'une évaluation de la sûreté ;
	2° élaborer, analyser et faire des recommandations sur les plans de sûreté des ports et des installations portuaires ;
	3° dispenser des formations et faire passer des examens aux PFSO ;
	4° mettre un PFSO à la disposition d'une ou plusieurs installations portuaires ;
	5° faire office de responsable du traitement tel que visé à l'article 2.5.2.91 ;
	6° approuver le plan de sûreté du navire.
	Sous-section 2 – Approbation de l'organisme de formation
	Art. 2.5.2.76. Approbation
	Un organisme de formation reconnu par une Communauté peut, après approbation de l'ANSM, dispenser les formations visées au présent chapitre.
	Section 9 – Plateforme ISPS
	Art. 2.5.2.77. Champ d'application
	La présente section règle l'échange d'informations électroniques entre tous les acteurs concernés par la sûreté maritime pour la mise en œuvre du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution ainsi que le stockage des informations.
	Art. 2.5.2.78. Création de la plateforme ISPS
	§ 1er. Une plateforme ISPS est créée.
	Les objectifs de la plateforme ISPS sont :
	1° le stockage, le suivi et l'approbation de toutes les évaluations de la sûreté mentionnées dans le présent chapitre ;
	2° le stockage, le suivi et l'approbation de tous les plans de sûreté mentionnés dans le présent chapitre ;
	3° le signalement, l'enregistrement et le suivi des incidents de sûreté ;
	4° le signalement, l'enregistrement et le suivi des exercices ;
	5° l'échange d'informations entre les acteurs concernés ;
	6° la saisie, l'enregistrement et le suivi des rapports d'inspection par les différents services ;
	7° la délivrance et la mise à jour électronique

	des différents certificats ;
	8° la génération de rapports à l'OMI et à la Commission européenne ;
	9° la délimitation des ports et des installations portuaires au moyen d'un composant SIG ;
	10° la réalisation d'analyses des risques sur toutes les données disponibles ;
	11° la visualisation des ports, installations portuaires et navires au moyen de données 2D, 3D et SIG ;
	12° l'automatisation et la fourniture des informations de sûreté par les navires étrangers ;
	13° le stockage des données du contrôle d'accès ;
	14° l'enregistrement des données pour vérifier le respect de l'interdiction visée à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes et à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation ;
	15° l'enregistrement des données pour vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, ont reçu la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire ;
	16° la mise à jour des vérifications de sûreté et des demandes requises par le présent chapitre ;
	17° la mise à jour de la liste des membres de l'ANSM, du CLSM et de la Cellule de la Sûreté maritime, et les PFSO et les CSO.
	§ 2. L'accès aux données du 1° au 7°, du 9° au 11° et du 13° au 16° est limité aux membres de l'ANSM, de la Cellule de la Sûreté maritime et des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4, et aux membres du CLSM pour le port et les installations portuaires relevant de leur compétence, et au PFSO pour sa propre installation portuaire.
	L'accès aux données du 8° est limité aux membres de l'ANSM et de la Cellule de la Sûreté maritime.
	L'accès aux données du 12° est limité aux membres de l'ANSM, de la Cellule de la Sûreté

	maritime et des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4.
	Art. 2.5.2.79. Financement
	Les crédits nécessaires à la création et le fonctionnement de la plateforme ISPS sont inscrits au budget de la Direction générale Navigation du Service public fédéral Mobilité et Transports.
	Afin de pouvoir utiliser la plateforme ISPS pour les objectifs visés à l'article 2.5.2.78, 13°, 14°, 15° et 16°, le Roi peut déterminer une redevance et en fixer les modalités.
	Art. 2.5.2.80. Gestion
	§ 1er. L'ANSM agit comme comité de gestion de la plateforme ISPS
	Le ministre est chargé du bon fonctionnement de la plateforme ISPS.
	§ 2. L'ANSM dispose des compétences suivantes en ce qui concerne la plateforme ISPS :
	1° gérer la plateforme ISPS ;
	2° prendre toute initiative pouvant contribuer à l'efficacité du fonctionnement sûr de la plateforme ISPS ;
	3° prendre toute initiative pour adapter la plateforme ISPS aux modifications sur le plan législatif, réglementaire et technologique ;
	4° notifier au ministre compétent les moyens nécessaires au bon fonctionnement de la plateforme ISPS ;
	5° communiquer annuellement au ministre compétent les estimations budgétaires en matière de coûts de fonctionnement et de maintenance de la plateforme ISPS, y compris le coût des systèmes qui y sont stockés ;
	6° conclure des accords en ce qui concerne les services nécessaires pour la gestion de la plateforme ISPS ;
	7° octroyer des avis, de sa propre initiative ou à la demande des ministres compétents, en ce qui concerne les initiatives législatives et autres qui ont une incidence sur le fonctionnement de la plateforme ISPS.
	Art. 2.5.2.81. Contrôle sur l'interdiction portuaire
	Afin d'avoir accès à une installation portuaire, il faut vérifier à l'entrée si la personne qui souhaite y accéder figure sur la plateforme ISPS en tant que personne à laquelle une interdiction a été imposée conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921

	concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation, ou à laquelle en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire a été imposée.
	Le Roi détermine les modalités et le fonctionnement de la plateforme ISPS pour le contrôle visé à l'alinéa 1er.
	Section 10 – Protection des données
	Sous-section 1re – Images de caméra
	Art. 2.5.2.82. Caméras de surveillance
	Les caméras de surveillance installées par les exploitants des ports ou des installations portuaires doivent être conformes aux dispositions de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.
	Art. 2.5.2.83. Caméras intelligentes
	§ 1er. L'installation de caméras intelligentes en vue de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation par les exploitants des ports et des installations portuaires est autorisée, l'utilisation de ces caméras et l'accès aux données est réglementé conformément à la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance..
	Par dérogation à l'article 8/1 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, l'utilisation de caméras de surveillance intelligentes en vue de la reconnaissance automatique des navires est autorisée.
	§ 2. L'utilisation de caméras intelligentes conformément au paragraphe 1er est autorisée, à condition que l'installation et l'utilisation figurent dans le plan de sûreté, pour la vérification du respect du Règlement ISPS, du Code ISPS et du présent chapitre et ses arrêtés d'exécution, ainsi que pour la prévention des actions illicites et la garantie de la sûreté maritime.
	Sous-section 2 – Données biométriques
	Art. 2.5.2.84. Utilisation
	§ 1er. En vue du contrôle de l'accès aux

	installations portuaires et du contrôle de l'identité pour la manutention de la cargaison, les plans de sûreté peuvent, sur la base d'éléments concrets repris dans les évaluations de la sûreté qui en démontrent la nécessité, prévoir que l'accès à l'installation portuaire soit subordonné à la vérification des données biométriques pour toutes ou certaines catégories de visiteurs.
	Les plans de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire, sur la base d'éléments concrets de l'évaluation de la sûreté qui en démontrent la nécessité, peuvent inclure des dispositions visant à protéger l'accès numérique aux réseaux et systèmes d'information au moyen des données biométriques.
	§ 2. L'objectif du contrôle d'accès est d'empêcher tout accès non autorisé à l'installation portuaire ou aux réseaux et systèmes d'information. Le traitement des données biométriques est une exception telle que visée à l'article 9.2, g) du RGPD.
	L'objectif du contrôle de l'identité pour la manutention de la cargaison est la prévention que ces machines soient utilisées pour commettre une action illicite. Le traitement des données biométriques est une exception telle que visée à l'article 9.2, a) et g) du RGPD.
	§ 3. Aux fins de la présente sous-section, on entend par « visiteur » quiconque, y compris les administrateurs et les membres du personnel, souhaite avoir accès à l'installation portuaire ou à des parties de l'installation portuaire à l'exception des passagers des navires de mer qui embarquent ou débarquent dans une installation portuaire pour le transport de passagers, et des membres de l'équipage des navires de mer.
	Art. 2.5.2.85. Reconnaissance du sous-traitant
	§ 1er. Les données biométriques ne peuvent être traitées que par une entreprise reconnue à cet effet par le ministre sur la base de l'audit visé au paragraphe 2 et d'un avis de l'ANSM.
	Afin d'être reconnue comme sous-traitant de ces données biométriques, l'entreprise doit être établie dans l'Espace économique européen et avoir une unité d'établissement en Belgique. La reconnaissance ne s'applique que pour le traitement des données biométriques autorisées conformément au

	présent chapitre.
	§ 2. La Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation, en collaboration avec le Centre pour la Cybersécurité, effectuent un audit au cours duquel l'entreprise doit démontrer que :
	1° l'entreprise est certifiée conformément à la norme ISO 27001, ISO 27701 ou une norme équivalente établie conformément à l'article 22, § 1er, de la loi du 7 avril 2019 établissant un cadre pour la sécurité des réseaux et des systèmes d'information d'intérêt général pour la sécurité publique ;
	2° elle dispose des systèmes et procédures internes nécessaires pour empêcher l'accès non autorisé aux données biométriques ;
	3° le système de traitement satisfait aux exigences énoncées au paragraphe 3.
	§ 3. Les données biométriques ne peuvent être traitées que via des systèmes qui sont conformes aux conditions suivantes :
	1° lors de la première phase de collecte des données biométriques, les caractéristiques uniques et individuelles de l'individu sont codées et enregistrées en tant que modèle, et ensuite les données biométriques brutes sont immédiatement supprimées ;
	2° lors de la vérification de l'identité de l'individu, il est seulement vérifié si les informations collectées au moment où l'individu souhaite s'authentifier correspondent au modèle qui a été enregistré lors de la première phase de collecte ;
	3° le modèle est exclusivement conservé sur un support de stockage durable en possession de l'individu, aucun stockage n'étant autorisé dans les bases de données du sous-traitant ;
	4° les données biométriques collectées lors de la deuxième phase de collecte aux fins de vérification de l'identité ne sont pas conservées plus longtemps que nécessaire aux fins de comparaison de ces données collectées avec le modèle.
	§ 4. La reconnaissance s'applique pour une durée indéterminée.
	Après la reconnaissance et ensuite à chaque fois dans la période comprise entre vingt-quatre et trente-six mois après un audit précédent, un audit de suivi est effectué. Sur la base de cet audit, le ministre peut décider :
	1° d'imposer des délais dans lesquels

	l'entreprise doit se conformer aux mesures imposées par le ministre ;
	2° de retirer la reconnaissance.
	Sous-section 3 – Traitement des données à caractère personnel
	Art. 2.5.2.86. Finalités
	Les données visées à l'article 2.5.2.88 sont traitées en vue de :
	1° garantir la sûreté maritime dans les ports et les installations portuaires ;
	2° prévenir les actions illicites ;
	3° détecter, poursuivre et sanctionner les actions illicites ;
	4° garantir la sûreté des personnes travaillant dans les ports et les installations portuaires ;
	5° réaliser les tâches des services de renseignement ;
	6° vérifier le respect de l'interdiction imposée conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation ;
	7° vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, ont reçu la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire ;
	8° mettre à jour les données relatives à la formation et à l'instruction obligatoires des PFSO telles que visées à l'article 2.5.2.39, § 2.
	Les données des membres des services d'inspection sont traitées en vue d'identifier l'auteur d'un rapport d'inspection ou d'un procès-verbal.
	Art. 2.5.2.87. Personnes physiques concernées
	Les données des personnes suivantes peuvent être traitées :
	1° les visiteurs des installations portuaires et les membres du personnel chargés de la manutention de la cargaison ;
	2° les PSO, PFSO, CSO et SSO ;
	3° les membres des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4 ;
	4° les personnes qui se sont vues imposer une interdiction conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic

	des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation ;
	5° les personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, se sont vues imposer la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire.
	Art. 2.5.2.88. Données à traiter
	§ 1er. Pour les visiteurs des installations portuaires, les données suivantes peuvent être traitées :
	1° les nom et prénoms ;
	2° le numéro de registre national pour les Belges ;
	3° les date de naissance et adresse pour les non-Belges ;
	4° l'adresse e-mail ;
	5° les données biométriques, le cas échéant, conformément à l'article 2.5.2.84 ;
	6° l'objectif de la visite ;
	7° les heures d'arrivée et de départ et la date de la visite ;
	8° la plaque d'immatriculation des voitures entrant et sortant des installations portuaires ;
	9° la photo .
	§ 2. Pour les PSO, PSFO, CSO et SSO, les données suivantes peuvent être traitées :
	1° les nom et prénoms ;
	2° le numéro de registre national pour les Belges ;
	3° Les date de naissance et adresse pour les non-Belges ;
	4° l'adresse e-mail ;
	5° Le résultat de l'examen pour les PFSO ;
	6° la photo.
	§ 3. Pour les membres des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4, les données suivantes peuvent être traitées :
	1° les nom et prénoms ;
	2° le numéro d'identification donné par le service public pour lequel l'inspecteur travaille ;
	3° la photo.
	§ 4. Pour les personnes qui se sont vues imposer une interdiction conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances

	vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation et les personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, se sont vues imposer la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire, les données suivantes peuvent être traitées :
	1° les nom et prénoms ;
	2° le numéro de registre national pour les Belges ;
	3° la date jusqu'à laquelle l'interdiction est en vigueur ;
	4° les ports et installations portuaires où l'interdiction est en vigueur ;
	§ 5. Aux fins du présent article, les sous-traitants sont habilités à utiliser le registre national conformément aux dispositions de la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques.
	Art. 2.5.2.89. Accès
	Les membres de l'ANSM, du CLSM concerné, de la Cellule de la Sûreté maritime, du ministère public, des services de renseignement et des services d'inspection visés à l'article 4.2.4.4 ont accès aux données visées à l'article 2.5.2.88 et aux fins visées à l'article 2.5.2.86.
	Par dérogation à l'alinéa 1er, seuls le responsable du traitement et le sous-traitant ont accès aux données biométriques.
	Art. 2.5.2.90. Délai de conservation
	Les données visées à l'article 2.5.2.88 sont conservées pendant la période déterminée dans le plan de sûreté et ne peuvent jamais excéder une période de 10 ans.
	Par dérogation à l'alinéa 1er, les données biométriques ne peuvent être conservées que conformément aux dispositions de l'article 2.5.2.85.
	Par dérogation à l'alinéa 1er, les données des personnes visées à l'article 2.5.2.87, 4° et 5°, sont immédiatement effacées après l'expiration ou la levée de l'interdiction portuaire.
	Art. 2.5.2.91. Responsable du traitement
	L'exploitant de l'installation portuaire est le responsable du traitement pour les données

	des visiteurs d'une installation portuaire visées à l'article 2.5.2.88, § 1er, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.
	L'ANSM est le responsable du traitement pour les données du PSO, du PFSO, du CSO, du SSO et des inspecteurs, visés à l'article 2.5.2.88, § 2 et 3, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.
	L'ANSM est le responsable du traitement pour les données des personnes visées à l'article 2.5.2.88, § 4, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86.
	Art.2.5.2.92. Droit à l'information
	Par dérogation aux articles 13 et 14 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit à l'information peut être différé, limité ou exclu en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.
	Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.
	Art. 2.5.2.93. Droit d'accès
	Par dérogation à l'article 15 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit d'accès peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.
	Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.
	Art. 2.5.2.94. Droit de rectification

	Par dérogation à l'article 16 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit de rectification peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.
	Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.
	Art. 2.5.2.95. Droit à la limitation du traitement
	Par dérogation à l'article 18 du Règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, le droit à la limitation du traitement peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé à l'article 2.5.2.88 en vue de garantir les objectifs énoncés à l'article 2.5.2.86.
	Les traitements visés à l'alinéa 1er sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.
	Art. 2.5.2.96. Dispositions communes
	§ 1er. La limitation des droits visée aux articles 2.5.2.92 à 2.5.2.95 peut être invoquée pour les données pour lesquelles l'ANSM ou l'exploitant de l'installation portuaire est le responsable du traitement des données.
	Ces limitations valent durant la période dans laquelle la personne concernée fait l'objet d'un contrôle ou d'une enquête, y compris les actes préparatoires à ceux-ci, et durant la période nécessaire aux poursuites, dans la mesure où

	l'exercice des droits porterait atteinte aux besoins du contrôle, de l'enquête ou des actes préparatoires. La durée des actes préparatoires ne peut excéder un an à partir de la réception d'une demande concernant la communication d'informations à fournir conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP.
	§ 2. Dès réception d'une demande concernant la communication d'informations à fournir conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP, le responsable du traitement en accuse réception.
	Le responsable du traitement informe la personne concernée par écrit et dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, de tout refus ou de toute limitation d'information, ainsi que des motifs du refus ou de la limitation. Ces informations concernant le refus ou la limitation peuvent ne pas être fournies lorsque leur communication risque de compromettre l'une des finalités visées à l'article 2.5.2.86. Au besoin, ce délai peut être prolongé de deux mois, compte tenu de la complexité et du nombre de demandes. Le responsable du traitement informe la personne concernée de cette prolongation et des motifs du report dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.
	Le responsable du traitement informe la personne concernée des possibilités d'introduire une réclamation auprès de l'Autorité de protection des données et de former un recours juridictionnel.
	Le responsable du traitement consigne les motifs de fait ou de droit sur lesquels se fonde la décision. Ces informations sont mises à la disposition de l'Autorité de protection des données.
	§ 3. Lorsqu'un dossier est transmis à l'autorité judiciaire, les droits de la personne concernée ne sont rétablis qu'après autorisation de l'autorité judiciaire, ou après que la phase judiciaire soit terminée, et, le cas échéant, après que le service des amendes administratives compétent ait pris une décision. Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Art. 2.7.7.2.Notions	**Art. 2.7.7.2. Notions**
Dans le présent chapitre, on entend par :	**Dans le présent chapitre, on entend par :**
…	**…**
19° "activité d'interface navire/port" : les interactions qui ont lieu lorsqu'un navire de mer est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire de mer;	**19° "activité d'interface navire/terre " : les interactions qui ont lieu lorsqu'un navire de mer est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire de mer;**
Art. 2.7.7.11. Contribution à l'OFEAN	**Art. 2.7.7.11. Contribution à l'OFEAN**
…	**…**
§ 6. Pour l'application du présent article, tout navire effectuant une activité d'interface navire/port est considéré comme faisant une escale dans un port.	**§ 6. Pour l'application du présent article, tout navire effectuant une activité d'interface navire/terre est considéré comme faisant une escale dans un port.**
Le nombre d'escales par navire de mer individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d'escales annuelles qui sont nécessaires pour l'octroi d'un " pilotage exemption certificate " à délivrer par la région compétente, que le navire de mer soit soumis ou non à l'obligation de pilotage.	**Le nombre d'escales par navire de mer individuel et par port pour lesquelles la contribution est due conformément au paragraphe 3, est limité au nombre d'escales annuelles qui sont nécessaires pour l'octroi d'un " pilotage exemption certificate " à délivrer par la région compétente, que le navire de mer soit soumis ou non à l'obligation de pilotage.**
Art. 4.1.2.48. Infraction au Règlement ISPS ou aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25	**Art. 4.1.2.48. Infraction au Règlement ISPS ou aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71**
Est puni d'une sanction de niveau 4 :	**§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 4 :**
1° quiconque enfreint le Règlement ISPS;	**1° quiconque enfreint le Règlement ISPS ;**
2° quiconque enfreint les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents	**2° quiconque enfreint les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents ;**
3° quiconque empêche ou entrave la mission confiée à l'autorité compétente, exécutée en vertu du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.	**3° quiconque empêche ou entrave les missions confiées à l'ANSM, au CLSM, au Contrôle de la navigation, à la Cellule de la Sûreté maritime ou aux services d'inspection, exécutées en vertu du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.**
	§ 2. Quiconque a commis une action illicite est puni de la sanction prévue par le Code pénal ou d'une sanction de niveau 5, laquelle des 2 est la plus lourde.
	§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 5, quiconque a coopéré en agissant ou en s'abstenant d'agir, a autorisé ou facilité des actions illicites.
	§ 4. En cas de condamnation pour l'un des délits visés aux paragraphes 2 et 3, le juge peut prononcer une interdiction temporaire de se rendre dans un ou plusieurs ports ou

	installations portuaires au sens de l'article 2.5.2.3, 4° et 5° conformément aux modalités de l'article 4, § 3bis de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes.
	§ 5. Les infractions visées aux paragraphes 2 et 3 ne sont pas passibles d'une sanction administrative.
	§ 6. Le procureur du Roi, l'auditeur du travail, le procureur fédéral ou le procureur général près la Cour d'Appel, selon le cas, peut, lorsqu'il est nécessaire pour la sûreté publique que les entreprises qui exploitent une installation portuaire puissent prendre des mesures administratives à l'encontre des suspects d'infractions visées aux paragraphes 1er ou 2, communiquer à ces entreprises qu'une information ou une instruction judiciaire sur une infraction visée aux paragraphes 1er ou 2 est en cours. Si cela concerne une instruction judiciaire, cette communication ne peut se faire qu'avec l'accord du juge d'instruction.
	Art. 4.1.2.48/1. Prises d'images des ports et installations portuaires
	Quiconque, de quelque manière que ce soit, prend des images d'un port ou d'une installation portuaire visé à l'article 2.5.2.3, 4° et 5°, sans l'autorisation du gestionnaire du port ou de l'installation portuaire, et sur lesquelles des parties de l'infrastructure de sûreté sont clairement identifiables, est puni d'une sanction de niveau 2.
	Si ces prises d'images sont réalisées dans le but de commettre ou de faciliter des actions illicites telles que visées à l'article 2.5.2.2 du Code belge de la Navigation, l'intéressé est puni de la sanction telle que visée à l'article 4.1.2.48, § 3.
	Art. 4.1.2.48/2 Violation de la « ISPS-restricted»
	Quiconque utilise un document portant la mention « ISPS-restricted » en vertu de l'article 2.5.2.13 en dehors du cadre de l'objectif pour lequel il est élaboré, est puni d'une peine d'emprisonnement d'un an à trois ans et d'une amende de 100 euros à 1.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

	Si la violation visée à l'alinéa 1er a mené à une action illicite, la peine maximale est doublée.
Art. 4.1.2.49.Infraction aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.12, 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41	Art. 4.1.2.49.Infraction aux articles 2.5.3.1 à 2.5.3.12, 4.2.1.9, § 1er, 4.2.1.10, 4.2.1.14 ou 4.2.1.32 à 4.2.1.41
§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 7	§ 1er. Est puni d'une sanction de niveau 7
1° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire à bord duquel les articles 2.5.3.4 ou 2.5.3.10 n'ont pas été respectés;	1° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire à bord duquel les articles 2.5.3.4 ou 2.5.3.10 n'ont pas été respectés;
2° sans préjudice du paragraphe 2, toute autre personne qui enfreint l'article 2.5.3.5	2° sans préjudice du paragraphe 2, toute autre personne qui enfreint l'article 2.5.3.5
3° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire qui enfreint les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3	3° le propriétaire de navire, l'armateur, l'exploitant, le gestionnaire ou l'affréteur d'un navire qui enfreint les arrêtés d'exécution du livre 2, titre 5, chapitre 3
Si le navire est un navire de plaisance ou un navire de pêche, les infractions seront punies d'une sanction de niveau 4.	Si le navire est un navire de plaisance ou un navire de pêche, les infractions seront punies d'une sanction de niveau 4.
Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, le maximum de l'amende pénal ou administrative sera doublé.	Si l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil, le maximum de l'amende pénal ou administrative sera doublé.
…	…
§ 5. Celui qui est condamné à une amende pénale visée au paragraphe 1 ou 2 ou qui consent à conclure une transaction conformément à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle est tenu de verser directement vingt pour cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.	§ 5. Celui qui est condamné à une amende pénale visée au paragraphe 1 ou 2 ou qui consent à conclure une transaction conformément à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle est tenu de verser directement **trente pour cent** du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement.
Art. 4.2.1.2. Compétences	Art. 4.2.1.2. Compétences
§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :	§ 1er. Les contrôleurs de la navigation désignés par le Roi exercent les compétences suivantes :
1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation	1° le contrôle du respect des obligations déterminées par et en vertu du présent code et par la loi, ainsi que par les traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation
2° plus particulièrement :	2° plus particulièrement :
…	…
e) le contrôle du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et des arrêtés d'exécution y afférents, ainsi que du Règlement ISPS, en ce qui concerne la surveillance à bord des navires et la surveillance des installations portuaires; les membres du personnel désignés à cet effet font rapport au président de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime;	e) le contrôle du respect des articles 2.5.2.47 à 2.5.2.62 en ce qui concerne la surveillance à bord des navires; les membres du personnel des contrôleurs de la navigation désignés font rapport au Président de l'ANSM ;
Art. 4.2.1.24. Envoi	Art. 4.2.1.24. Envoi
§ 1er. Pour des infractions punissables d'une	§ 1er. Pour des infractions punissables d'une

sanction pénale, le procès-verbal constatant une infraction est transmis au Ministère public.	sanction pénale, le procès-verbal constatant une infraction est transmis au Ministère public.
Le procès-verbal fixant une infraction est uniquement transmise à l'autorité pénalisante pour des infractions qui sont uniquement punissables d'une amende administrative	Le procès-verbal fixant une infraction est uniquement transmise à l'autorité pénalisante pour des infractions qui sont uniquement punissables d'une amende administrative
Un exemplaire du procès-verbal visé à l'alinéa 1re constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents est transmis à l'autorité sanctionnante visée à l'article 4.3.1.2.	Un exemplaire du procès-verbal visé à l'alinéa 1re constatant une infraction aux dispositions du présent code ou des arrêtés d'exécution y afférents est transmis à l'autorité sanctionnante visée à l'article 4.3.1.2.
§ 2. Une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code ou aux arrêtés d'exécution y afférents est en outre transmise sur-le-champ à l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.	§ 2. **[…]**
Sous-Section 4. - Recyclage des navires	Sous-Section 4. - Recyclage des navires
Art. 4.2.1.42. Recyclage des navires	Art. 4.2.1.42. Recyclage des navires
Les contrôleurs de la navigation effectuent la recherche et la constatation des infractions commises au Règlement SRC conformément aux dispositions du présent code en matière de sécurité de navires.	Les contrôleurs de la navigation effectuent la recherche et la constatation des infractions commises au Règlement SRC conformément aux dispositions du présent code en matière de sécurité de navires.
	« Sous-section 5 – Cellule de la Sûreté maritime
	Art. 4.2.1.43. Organisation
	Au sein de la DG Navigation est créée une Cellule de la Sûreté maritime.
	Art. 4.2.1.44. Tâches
	La Cellule de la Sûreté maritime est chargée de :
	1° soutenir l'ANSM ;
	2° inspecter les ports, les installations portuaires, les navires, les ouvrages de construction et de génie civil, les câbles et les pipelines ;
	3° détecter les infractions au Règlement ISPS et aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents ;
	4° représenter la DG Navigation au sein du MIK ;
	5° organiser des concertations régulières avec les armateurs belges et les autres parties intéressées pertinentes ;
	6° assurer une permanence opérationnelle pour les incidents de sûreté.
	Art. 4.2.1.45. Compétences et mise en œuvre
	La Cellule de la Sûreté maritime a les compétences du Contrôle de la navigation telles que visées aux articles 4.2.1.2, § 2 et 4.2.1.3 à 4.2.1.21.

	L'établissement des procès-verbaux se fait conformément aux articles 4.2.1.22 à 4.2.2.26, et une copie du procès-verbal constatant une infraction au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.71 du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents est téléchargée sur la plateforme ISPS.
Art. 4.2.4.4. Autorités compétentes en matière de sûreté maritime	**Art. 4.2.4.4. Autorités chargées de la sûreté maritime**
§ 1er. Sont également chargés de la surveillance du respect des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 du présent code et de leurs arrêtés d'exécution, ainsi que du Règlement ISPS :	**§ 1er. Sans préjudice des compétences du Contrôle de la navigation et de la Cellule de la Sûreté maritime, sont également chargés du contrôle du respect du Règlement ISPS, des articles 2.5.2.1 à 2.5.2.58 et 2.5.2.65 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents :**
1° dans le cadre de leur mission et de leurs compétences respectives, les membres du personnel des Douanes et accises du SPF Finances, les membres du personnel du Ministère de la Défense, les membres du personnel d'un gestionnaire de voies navigables ou d'un port désignés par l'Autorité nationale de sûreté maritime, la DGCC et les capitaines de port;	**1° les membres de l'ANSM et du CLSM, lorsque la compétence des membres d'un CLSM est limitée pour au port et aux installations portuaires relevant de leur compétence ;**
2° les membres du personnel désignés par le Roi et assermentés à cette fin de l'autorité compétente siégeant comme membres effectifs ou suppléants au sein des organes déterminés à l'article 2.5.2.5, § 2.	**2° les membres du personnel de l'Administration générales des Douanes et Accises ;**
§ 2. Les membres du personnel visés au § 1er constatent, par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement ISPS, ainsi que les infractions aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 et aux arrêtés d'exécution correspondants.	**3° les membres du personnel du Ministère de la Défense ;**
Ces procès-verbaux sont transmis sur-le-champ au procureur du Roi et à l'autorité de sanction ainsi qu'au contrevenant ou son représentant légal en Belgique.	**4° la Direction Infrastructures critiques et Analyse de risque du NCCN ;**
Les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, envoient immédiatement une copie des procès-verbaux à l'autorité nationale de sûreté maritime et à l'agent de sûreté maritime du port concerné.	**5° les membres du personnel du port désignés par l'ANSM ;**
§ 3. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.	**6° la police fédérale et locale ;**
§ 4. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er, 2°, peuvent uniquement dans	**7° le PSO pour le port et les installations portuaires relevant de sa compétence.**

l'exercice de leur mission visée au paragraphe 1er :	
1° à l'exclusion des lieux servant d'habitation, pénétrer librement, à toute heure du jour ou de la nuit, sans avertissement préalable, dans les lieux où les articles 2.5.2.1 à 2.5.2.25 et les arrêtés d'exécution y afférents sont applicables, étant entendu que les lieux servant d'habitation ne peuvent être visités à tout moment qu'avec l'autorisation de l'occupant ou du juge d'instruction compétent;	**§ 2. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er constatent, au moyen d'un procès-verbal qui vaut jusqu'à preuve du contraire, les infractions au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.58 et 2.5.2.65 à 2.5.2.71 et les arrêtés d'exécution y afférents.**
2° interroger toute personne dont ils estiment l'audition nécessaire sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice du contrôle;	**Ces procès-verbaux sont transmis au Procureur du Roi, ainsi qu'au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique.**
3° effectuer des contrôles d'identité des personnes dans les cas et conformément à la procédure prévus à l'article 34, § 1er et 4, alinéas 1er et 3, de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police	**Les personnes visées au paragraphe 1er téléchargent le procès-verbal sur la plateforme ISPS.**
4° se faire produire, sans déplacement, pour en prendre connaissance, tout livre, registre, document, disque, disquette, bande ou n'importe quel autre support d'information qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission et en prendre des extraits, des duplicata, des impressions, des listages, des copies ou des photocopies ou se faire fournir ceux-ci sans frais ou même se faire remettre n'importe quels supports d'information visés au présent point contre récépissé;	**§ 3. Si, dans le cadre de l'exercice de leurs compétences, les membres du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime, ont connaissance d'autres délits, ils en informent immédiatement les services de police compétents.**
5° faire des constatations en faisant des photos et des prises de vue par film ou vidéo.	
§ 5. En vue de l'exercice de leurs compétences, les membres du personnel visés au paragraphe 1er peuvent demander la collaboration des services de police.	
En vue de l'exercice de leurs compétences, les services de police peuvent demander la collaboration des membres du personnel visés au paragraphe 1er.	
	Art. 4.2.4.4/1. Autorités chargées de la sûreté de la mer du Nord
	§ 1er. Sans préjudice des compétences du Contrôle de la navigation et de la Cellule de la Sûreté maritime, sont également chargés du contrôle du respect des articles 2.5.2.63 à 2.5.2.68 et les arrêtés d'exécution y afférents :
	1° les membres de l'ANSM ;
	2° les membres du personnel de l'Administration générales des Douanes et Accises ;

	3° les membres du personnel du Ministère de la Défense ;
	4° la police fédérale ;
	5° les membres du personnel de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord.
	§ 2. Les membres du personnel visés au paragraphe 1er constatent, au moyen d'un procès-verbal qui vaut jusqu'à preuve du contraire, les infractions aux articles 2.5.2.63 à 2.5.2.68 et les arrêtés d'exécution y afférents.
	Ces procès-verbaux sont transmis au Procureur du Roi, ainsi qu'au contrevenant ou à son représentant légal en Belgique.
	Les personnes visées au paragraphe 1er mentionne le procès-verbal dans la plateforme ISPS.
Art. 4.2.4.7. Compétences du personnel de la Défense	Art. 4.2.4.7. Compétences du personnel de la Défense
Dans les zones maritimes belges, conformément au droit international et sans préjudice des compétences des services de police et d'autres autorités, le personnel de la Défense peut exercer les compétences suivantes :	Dans les zones maritimes belges, conformément au droit international et sans préjudice des compétences des services de police et d'autres autorités, le personnel de la Défense peut exercer les compétences suivantes :
….	….
9° recourir à la force aux conditions de l'article 37 de la loi sur la fonction de police et, le cas échéant, faire usage d'armes à feu aux conditions mentionnées à l'article 38, al.1er, 1° et 3°, de la même loi.	9° recourir à la force aux conditions de l'article 37 de la loi sur la fonction de police et, le cas échéant, faire usage d'armes à feu aux conditions mentionnées à l'article 38, al.1er, 1° et 3°, de la même loi.
	10° het, in overeenstemming met het internationale recht, afleiden van schepen, die de openbare veiligheid bedreigen of waarvan gegronde vermoedens bestaan dat het schip betrokken is bij spionage of sabotage naar een Belgische haven.
Art. 4.3.1.3. Relation entre les poursuites	Art. 4.3.1.3. Relation entre les poursuites
L'application d'une amende administrative est régie par la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.	L'application d'une amende administrative est régie par la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.
	Art. 4.3.1.4. Fonds concernant l'application maritime et marine
	Trente pour cent du montant de toutes les amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions

	aux lois sur la navigation imposées pour les infractions au présent code ou aux lois sur la navigation telles que visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation sont versés au Fonds concernant l'application maritime et marine, créé par l'article 25 de la loi du xx 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime.
	Par dérogation à l'alinéa 1er, les trente pour cent des amendes pénales et administratives, ou d'une transaction visée à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle ou d'une transaction administrative visée à l'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, imposées pour les infractions au chapitre 3 du titre 5 du Livre 2 du Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution, pour les infractions à la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord et pour les infractions à la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique, sont versés au Fonds Environnement.
	En cas de concours entre les infractions visées aux alinéas 1er et 2, et par dérogation à l'article 4.1.2.49, § 5, article 57 de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord, et l'article 57 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique, les trente pour cent sont versés au Fonds concernant l'application maritime et marine.
Art. 4.5.2.8. Poursuite	Art. 4.5.2.8. Poursuite
…	…
§ 6. Les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées aux articles 4.5.2.2 et 2.4.2.3.	§ 6. Les juridictions de Bruxelles sont exclusivement compétentes pour connaître des infractions visées aux articles 4.5.2.2 et 2.4.2.3.
	Titre 6 – Dispositions particulières pour la mer du Nord
	Chapitre 1er – Utilisation de caméras
	Art. 4.6.1.1. Loi du 21 mars 2007
	La loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ne

	s'applique pas dans les zones maritimes belges.
	Art. 4.6.1.2. Notions
	Pour l'application du présent chapitre, l'on entend par :
	1° caméra : tout système d'observation qui traite des images ;
	2° caméra mobile : caméra déplacée au cours de l'observation afin de filmer à partir de différents lieux ou positions, y compris les caméras installées à bord des navires ou des avions ou accrochées à des drones ;
	3° caméra fixe : caméra placée dans un lieu fixe au cours de l'observation afin de filmer à partir de cet emplacement ;
	4° caméra intelligente : caméra qui comprend également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies ;
	5° responsable du traitement: la personne visée à l'article 4, 7) du RGPD.
	Art. 4.6.1.3. Champ d'application
	Le présent chapitre s'applique à l'installation et à l'utilisation de caméras dans la mer territoriale belge et la zone économique exclusive.
	Art. 4.6.1.4. Objectif
	L'objectif des caméras est :
	1° la prévention, la constatation ou la détection des délits contre les personnes et les marchandises ;
	2° la protection du milieu marin ;
	3° la recherche scientifique ;
	4° la garantie de la sécurité de la navigation ;
	5° la garantie de la sûreté des ouvrages de construction et de génie civil, des câbles et des pipelines ;
	6° la garantie de la sûreté des zones maritimes belges ;
	7° la conservation des ressources vivantes.
	Art. 4.6.1.5. Autres législations
	Le présent chapitre ne s'applique pas aux caméras autorisées par ou en vertu d'une loi ou d'un décret spécial.
	Art. 4.6.1.6. Utilisation de caméras fixes dans la mer territoriale
	§ 1er. L'initiative d'installer une ou plusieurs caméras fixes est prise par le responsable du traitement, qui ne peut être qu'une autorité publique.
	§ 2. Le responsable du traitement adresse la

	demande d'installation d'une caméra fixe à la Cellule de la Sûreté maritime et précise les point suivants :
	1° l'emplacement de l'installation de la caméra ;
	2° le périmètre ;
	3° la finalité de l'utilisation de la caméra ;
	4° les spécifications de la caméra ;
	5° le délai de conservation proposé, qui ne peut excéder la durée maximale énoncée au paragraphe 7 ;
	6° la manière dont les données sont traitées.
	Le Roi détermine la forme et le contenu du formulaire de demande.
	La Cellule de la Sûreté maritime demande un avis au MIK sur les 1° à 4°. Si cet avis n'est pas donné dans les trente jours, il est réputé être positif.
	La Cellule de la Sûreté maritime transmet le dossier avec l'avis du MIK au ministre qui décide de l'installation et des modalités de la caméra. La décision du ministre est valable pour un délai de 5 ans, après quoi elle doit être renouvelée.
	§ 3. La Cellule de la Sûreté maritime annonce l'installation de la caméra via un Avis aux Navigateurs et une publication sur le site web de la Cellule de la Sûreté maritime.
	§ 4. Le responsable du traitement tient un registre des activités de traitement d'images des caméras effectuées sous sa responsabilité. Le Roi détermine le contenu de ce registre, ses modalités et son délai de conservation.
	§ 5. La visualisation de ces images en temps réel n'est autorisée que par les services visés à l'article 4.2.4.4/1, afin que les services compétents puissent intervenir immédiatement en cas de délit, de dommage, de nuisance ou de perturbation de l'ordre public et que ce services puissent être guidés de manière optimale dans leurs actions, ou afin de réaliser des recherches scientifiques.
	§ 6. L'enregistrement des images donnant lieu à un traitement des données à caractère personnel n'est autorisé que pour la réalisation des finalités visées à l'article 4.6.1.4.
	§ 7. Les images donnant lieu à un traitement des données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que la durée strictement nécessaire à la réalisation des finalités telles que visées à l'article 4.6.1.4, sans que le délai n'excède 5 ans.

	§ 8. Par dérogation au paragraphe 1er, le responsable du traitement peut être l'exploitant d'un ouvrage de construction ou de génie civil, d'un câble ou d'un pipeline, à condition que la caméra filme uniquement sa propre installation ou zone de sécurité, et que :
	1° l'utilisation des caméras figure dans le plan de sûreté visé à l'article 2.5.2.64 ; ou
	2° l'utilisation de la caméra a pour objectif le respect de la zone de sécurité établie conformément à l'arrêté royal du 4 février 2020 établissant des zones de sécurité dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.
	Les paragraphes 2 à 4 et les paragraphes 6 à 7 sont d'application mutatis mutandis. Les images ne peuvent être visualisées en temps réel qu'afin de garantir la sûreté ou intervenir immédiatement si un navire enfreint la zone de sécurité.
	Les images visées au présent paragraphe peuvent être partagées avec les services visés à l'article 4.2.4.4/1 aux fins visées à l'article 4.6.1.4.
	Art. 4.6.1.7. Utilisation de caméras mobiles dans la mer territoriale
	Une caméra mobile ne peut être installée que par une autorité visée à l'article 4.2.4.4/1 conformément aux modalités à l'article 4.6.1.6.
	Art. 4.6.1.8. Utilisation de caméras fixes ou mobiles dans la zone économique exclusive
	L'utilisation de caméras fixes ou mobiles dans la zone économique exclusive est autorisée conformément aux modalités visées aux articles 4.6.1.6 et 4.6.1.7, avec pour condition supplémentaire que le demandeur doit démontrer que la caméra est utilisée pour l'un des droits visés à l'article 56 ou 60 de la Convention des NU sur le droit de la mer.
	Art. 4.6.1.9. Utilisation interdite de caméras
	Toute installation ou utilisation de caméras dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive en violation des dispositions conformément aux articles 4.6.1.4, 4.6.1.6, 4.6.1.7 et 4.6.1.8 est interdite.
	Art. 4.6.1.10. Caméras intelligentes
	L'utilisation de caméras intelligentes couplées à des registres ou à des fichiers de données à caractère personnel n'est autorisée qu'en vue de la reconnaissance automatique du navire.
	Art. 4.6.1.11. Droit d'accès

	§ 1er. Toute personne filmée a un droit d'accès aux images.
	La personne filmée adresse à cet effet une demande au responsable du traitement. Cette demande comporte des indications suffisamment détaillées pour permettre de localiser les images concernées de manière précise.
	Lorsque la personne filmée peut prétendre au droit d'obtenir une copie conformément à l'article 15, 3, du RGPD, le responsable du traitement peut répondre à la demande d'accès en faisant visionner à la personne filmée les images où elle apparaît, sans lui fournir une copie des images, afin de garantir que :
	1° les droits et libertés d'autrui, comme prévu à l'article 15, 4, du RGPD, ne sont pas compromis ;
	2° la sécurité publique ou la prévention et la détection d'infractions pénales, ainsi que les enquêtes et les poursuites en la matière ou l'exécution de sanctions pénales, en application de l'article 23, paragraphe 1er, c) et d), du RGPD, ne sont pas compromises.
	Art. 4.6.1.12. Dispositions pénales
	Quiconque enfreint les articles 4.6.1.6 à 4.6.1.10 est puni d'une amende de 100 euros à 10.000 euros. Est puni d'une amende identique, la personne qui dispose d'une image dont on peut raisonnablement soupçonner qu'elle a été obtenue en violation de ces mêmes articles.
	Chapitre 2 – Autres moyens de détection
	Art. 4.6.2.1. Autorités
	Les services visés à l'article 4.2.4.4/1 peuvent installer des équipements de détection dans les zones maritimes belges, y compris des capteurs sous-marins.
	S'il est possible d'identifier une personne au moyen de cet équipement de détection, la procédure aux articles 4.6.1.6 ou 4.6.1.8 est d'application mutatis mutandis.
	Art. 4.6.2.2. Personnes privées
	Une personne physique ou morale peut installer des équipements de détection dans les zones maritimes belges pour vérifier le respect de la zone de sécurité établie conformément à l'arrêté royal du 4 février 2020 établissant des zones de sécurité dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique.
	S'il est possible d'identifier une personne au moyen de cet équipement de détection, la

	procédure aux articles 4.6.1.6 ou 4.6.1.8 est d'application mutatis mutandis.
	Art. 4.6.2.3. Dispositions pénales
	Quiconque enfreint les articles 4.6.2.1 ou 4.6.2.2 est puni d'une amende de 100 euros à 10.000 euros.
TEXTE DE BASE DU CODE JUDICIAIRE	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
Art. 73. Il y a un tribunal de première instance, un tribunal du travail et un tribunal de l'entreprise, dont les limites territoriales sont déterminées à l'annexe du présent Code.	Art. 73. Il y a un tribunal de première instance, un tribunal du travail et un tribunal de l'entreprise, dont les limites territoriales sont déterminées à l'annexe du présent Code.
Par dérogation à l'alinéa 1er, dans l'arrondissement judiciaire de Bruxelles, il y a un tribunal d'arrondissement, un tribunal de première instance, un tribunal du travail et un tribunal de l'entreprise néerlandophones, et un tribunal d'arrondissement, un tribunal de première instance, un tribunal du travail et un tribunal de l'entreprise francophones.	Par dérogation à l'alinéa 1er, dans l'arrondissement judiciaire de Bruxelles, il y a un tribunal d'arrondissement, un tribunal de première instance, un tribunal du travail et un tribunal de l'entreprise néerlandophones, et un tribunal d'arrondissement, un tribunal de première instance, un tribunal du travail et un tribunal de l'entreprise francophones.
	Art. 73bis. Par dérogation à l'article 73 et aux limites territoriales à l'annexe du présent Code, les infractions au Règlement (CE) N° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.46 du Code belge de la Navigation et les arrêtés d'exécution y afférents et à l'article 4.1.2.48/1, commises dans la partie du territoire de la rive gauche de l'Escaut, visé à l'article 1er de la loi du 19 juin 1978 relative à la gestion du territoire de la rive gauche de l'Escaut à hauteur d'Anvers et portant des mesures de gestion et d'exploitation du port d'Anvers, sont poursuivies par les tribunaux compétents de l'arrondissement judiciaire d'Anvers.
TEXTE DE BASE de la loi du 21 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
Art. 4. § 1. Sans préjudice de l'application des articles 31 et 32 du Code pénal en cas de condamnation à une peine criminelle, les auteurs ou complices des infractions visées aux articles 2, 2°, 2bis, 2quater et 3 pourront être condamnés à l'interdiction conformément à l'article 33 de ce même Code.	Art. 4. § 1. Sans préjudice de l'application des articles 31 et 32 du Code pénal en cas de condamnation à une peine criminelle, les auteurs ou complices des infractions visées aux articles 2, 2°, 2bis, 2quater et 3 pourront être condamnés à l'interdiction conformément à l'article 33 de ce même Code.
…	**…**

§ 3bis. En condamnant du chef d'une des infractions visées aux articles 2, 2°, 2bis, 2quater et 3, le juge pourra prononcer l'interdiction temporaire d'entrer dans un ou plusieurs des ports belges ou des installations portuaires tels que définis à l'article 2.5.2.2, 3° et 4° du Code belge de la Navigation.	**§ 3bis. En condamnant du chef d'une des infractions visées aux articles 2, 2°, 2bis, 2quater et 3, le juge pourra prononcer l'interdiction temporaire d'entrer dans un ou plusieurs des ports belges ou des installations portuaires tels que définis à l'article 2.5.2.3, 4° et 5° du Code belge de la Navigation, et d'exercer des activités professionnelles dans ces ports ou installations portuaires ainsi que dans les secteurs de services pour ces ports ou installations portuaires.**
Le juge détermine le délai de l'interdiction, qui ne peut excéder vingt ans et le motive explicitement dans le jugement.	Le juge détermine le délai de l'interdiction, qui ne peut excéder vingt ans et le motive explicitement dans le jugement.
Le juge peut prononcer cette interdiction pour le même délai en cas de condamnation sur la base d'infractions concurrentes qui ne sont pas mentionnées dans l'alinéa 1er, si les articles 62 ou 65 du Code pénal sont appliqués.	Le juge peut prononcer cette interdiction pour le même délai en cas de condamnation sur la base d'infractions concurrentes qui ne sont pas mentionnées dans l'alinéa 1er, si les articles 62 ou 65 du Code pénal sont appliqués.
…	…
TEXTE DE BASE de la loi du 22 avril 1999 concernant la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
Art. 57. Les personnes qui sont punies d'une amende visée a l'article 55 sont tenues de verser 20 % de cette amende au Fonds Environnement.	Art. 57. Les personnes qui sont punies d'une amende visée a l'article 55 sont tenues de verser **trente pour cent** de cette amende au Fonds Environnement.
TEXTE DE BASE de la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
Art. 25/2. § 1er. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :	Art. 25/2. § 1er. Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :
1° caméra mobile : la caméra qui est déplacée au cours de son utilisation;	1° caméra mobile : la caméra qui est déplacée au cours de son utilisation;
2° caméra fixe temporaire : la caméra fixée pour un temps limité dans un lieu;	2° caméra fixe temporaire : la caméra fixée pour un temps limité dans un lieu;
3° caméra intelligente : la caméra qui comprend également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies;	3° caméra intelligente : la caméra qui comprend également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies;
4° lieu ouvert : tout lieu non délimité par une enceinte et accessible librement au public, dont les voies publiques gérées par les autorités publiques gestionnaires de voiries;	4° lieu ouvert : tout lieu non délimité par une enceinte et accessible librement au public, dont les voies publiques gérées par les autorités publiques gestionnaires de voiries;
5° lieu fermé accessible au public : tout bâtiment ou lieu délimité par une enceinte, destiné à l'usage du public, où des services peuvent lui être fournis;	5° lieu fermé accessible au public : tout bâtiment ou lieu délimité par une enceinte, destiné à l'usage du public, où des services peuvent lui être fournis;
6° lieu fermé non accessible au public : tout bâtiment ou lieu délimité par une enceinte, destiné uniquement à l'usage des utilisateurs	6° lieu fermé non accessible au public : tout bâtiment ou lieu délimité par une enceinte, destiné uniquement à l'usage des utilisateurs

habituels;	habituels;
7° enceinte : délimitation d'un lieu composée au minimum d'une démarcation visuelle claire ou d'une indication permettant de clairement distinguer les lieux.	7° enceinte : délimitation d'un lieu composée au minimum d'une démarcation visuelle claire ou d'une indication permettant de clairement distinguer les lieux.
§ 2. Est réputée visible	§ 2. Est réputée visible
1° l'utilisation de caméras fixes, le cas échéant temporaires, signalées par un pictogramme déterminé par le Roi, après avis de l'autorité compétente de contrôle des traitements de données à caractère personnel;	1° l'utilisation de caméras fixes, le cas échéant temporaires, signalées par un pictogramme déterminé par le Roi, après avis de l'autorité compétente de contrôle des traitements de données à caractère personnel;
2° l'utilisation de caméras mobiles	2° l'utilisation de caméras mobiles
a) soit montées à bord de véhicules de police, de navires de police, d'aéronefs de police, ou de tout autre moyen de transport de police, identifiables comme tels;	a) soit montées à bord de véhicules de police, de navires de police, d'aéronefs de police, ou de tout autre moyen de transport de police, identifiables comme tels;
b) soit avec avertissement oral émanant de membres du cadre opérationnel des services de police, identifiables comme tels.	b) soit avec avertissement oral émanant de membres du cadre opérationnel des services de police, identifiables comme tels.
	3° en ce qui concerne l'utilisation de caméras fixes dans les zones maritimes belges énoncée à l'article 1.1.1.4 du Code belge de la Navigation, le pictogramme visé au 1° est remplacé par l'annonce énoncée à l'article 4.6.1.6, § 3, du Code belge de la Navigation.
TEXTE DE BASE de la loi du 1 juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
Art. 3.Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :	Art. 3.Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, l'on entend par :
…	…
3° " autorité sectorielle " :	3° " autorité sectorielle " :
a) pour le secteur des transports : le Ministre ayant les Transports dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de son administration;	a) pour le secteur des transports : le Ministre ayant les Transports dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de son administration **à l'exception de transport hauturier et transport maritime à court distance et ports pour lequel le ministre compétent pour la mobilité maritime est l'autorité sectorielle** n
b) pour le secteur de l'énergie : le Ministre ayant l'Energie dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de son administration;	b) pour le secteur de l'énergie : le Ministre ayant l'Energie dans ses attributions ou, par délégation de celui-ci, un membre dirigeant du personnel de son administration;
…	…
TEXTE DE BASE de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation	**TEXTE ADAPTE AU PROJET DE LOI**
	Art. 14/4. § 1er. L'autorité compétente peut, pour les infractions au Code belge de la

	Navigation et ses arrêtés d'exécution et aux lois sur la navigation et leurs arrêtés d'exécution punissables d'une amende administrative, si le fait n'a pas causé de dommages à des tiers, et avec l'accord du contrevenant, proposer une transaction administrative, soit immédiatement, soit dans un délai déterminé par l'autorité compétente selon les modalités déterminées par l'autorité compétente.
	Le. montant de cette somme ne peut dépasser le maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels. En plus de cette somme, un supplément administratif de 8,84 euros est perçu. Les paiements effectués par le contrevenant sont d'abord imputés à ce supplément administratif
	A compter du 1er janvier 2022, le montant du supplément administratif est automatiquement adapté chaque année à l'indice de l'indice-santé selon la formule suivante : le montant du supplément prévu à l'alinéa 1er multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.
	Le nouvel indice étant l'indice pour le mois de novembre de l'année précédant l'année au cours de laquelle le montant du supplément est rajusté, et l'indice de départ étant l'indice pour le mois de novembre 2021.
	Le résultat obtenu est arrondi à l'euro supérieur si la partie décimale est égale ou supérieure à 50 cents. Il est arrondi à l'euro inférieur si la partie décimale est inférieure à 50 cents.
	§ 2. Les agents et personnes ressortissant à une autorité publique désignés par le Roi sont chargés de l'application du présent article et des mesures pour sa mise en œuvre.
	§ 2. Les agents et personnes ressortissant à une autorité publique désignés par le Roi sont chargés de l'application du présent article et des mesures pour sa mise en œuvre.
	§ 3. Lorsque la transaction administrative n'est pas payée dans le délai déterminé, l'autorité compétente peut engager les poursuites administratives.

COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELEN	
Wetsontwerp tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging	
BASISTEKST VAN HET STRAFWETBOEK	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 120*ter*. Met gevangenisstraf van acht dagen tot (een jaar) en met geldboete van zesentwintig euro tot honderd euro wordt gestraft :	**Art. 120*ter*.** Met gevangenisstraf van acht dagen tot (een jaar) en met geldboete van zesentwintig euro tot honderd euro wordt gestraft :
1° Hij die, zonder verlof van de militaire, zeevaart- of luchtvaartoverheid, binnen een afstand van een myriameter of binnen enige andere door de minister van Landsverdediging later te bepalen afstand van een versterkte plaats, van een verdedigingswerk, van een post, van een militaire of een zeevaartinrichting, van een luchtvaartinrichting, die niet een vliegveld of luchtvaartstation is, van een militair depot, magazijn of park, welke afstand gerekend wordt vanaf de buitenwerken, door enig procédé topografische opmetingen of verrichtingen doet of fotografische opnamen maakt van een van die plaatsen, werken of inrichtingen, of reprodukties van die opnamen uitgeeft, tentoonstelt, verkoopt of verspreidt;	1° Hij die, zonder verlof van de **militaire of luchtvaartoverheid**, binnen een afstand van een myriameter of binnen enige andere door de minister van Landsverdediging later te bepalen afstand van een versterkte plaats, van een verdedigingswerk, van een post, van **een militaire inrichting**, van een luchtvaartinrichting, die niet een vliegveld of luchtvaartstation is, van een militair depot, magazijn of park, welke afstand gerekend wordt vanaf de buitenwerken, door enig procédé topografische opmetingen of verrichtingen doet of fotografische opnamen maakt van een van die plaatsen, werken of inrichtingen, of reprodukties van die opnamen uitgeeft, tentoonstelt, verkoopt of verspreidt;
2° Hij die, zonder verlof, hetzij de bekledingen of de glooiingen van de versterkingen, hetzij de muren, afsluitingen, hekken, omheiningen, hagen of andere omschuttingen die zich bevinden op militaire terreinen, beklimt of overschrijdt, of een fort of een van de andere in artikel 120bis, 1°, bedoelde inrichtingen betreedt.	2° Hij die, zonder verlof, hetzij de bekledingen of de glooiingen van de versterkingen, hetzij de muren, afsluitingen, hekken, omheiningen, hagen of andere omschuttingen die zich bevinden op militaire terreinen, beklimt of overschrijdt, of een fort of een van de andere in artikel 120bis, 1°, bedoelde inrichtingen betreedt.
Art. 546/1. Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, zonder daartoe gemachtigd of toegelaten te zijn, binnenkomt of binnendringt in een havenfaciliteit bedoeld in artikel 2.5.2.2, 3° en 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek of in een onroerend dan wel roerend goed binnen de grenzen van een haven in de zin van artikel 2.5.2.3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.	**Art. 546/1.** Met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met een geldboete van zesentwintig euro tot vijfhonderd euro of met een van die straffen alleen wordt gestraft hij die, zonder daartoe gemachtigd of toegelaten te zijn, binnenkomt of binnendringt in een havenfaciliteit bedoeld in **artikel 2.5.2.3, 4° en 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek** of in een onroerend dan wel roerend goed binnen de grenzen van een haven in de zin van **artikel**

	2.5.2.4, § 2, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.
BASISTEKST VAN HET BELGISCH SCHEEPVAARTWETBOEK	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 1.1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht	Art. 1.1.1.1. Bronnen van scheepvaartrecht
§ 1. In dit wetboek en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de op grond ervan genomen uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :	§ 1. In dit wetboek en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de op grond ervan genomen uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :
…	…
29° "ISPS-Richtlijn" : Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens;	29° **"Havenbeveiligingsrichtlijn"**: Richtlijn 2005/65/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 oktober 2005 betreffende het verhogen van de veiligheid van havens;
…	…
66° "Dubbelwand-Verordening" : de Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.	66° "Dubbelwand-Verordening" : de Verordening (EU) nr. 530/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2012 betreffende het versneld invoeren van de vereisten inzake een dubbelwandige uitvoering of een gelijkwaardig ontwerp voor enkelwandige olietankschepen.
	67° "Deel A van de ISPS-Code": deel A van de ISPS-Code bestaande uit de preambule en dwingende voorschriften opgenomen in bijlage II van de ISPS-Verordening;
	68° "Deel B van de ISPS-Code": deel B van de ISPS-Code bestaande uit de aanbevelingen opgenomen in bijlage III van de ISPS-Verordening;
	69° "AVG": Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG.
De verwijzingen in dit wetboek naar de in het eerste lid bedoelde internationale akten hebben mede betrekking op de latere wijzigingen ervan die voor België bindend zijn en in werking zijn getreden.	De verwijzingen in dit wetboek naar de in het eerste lid bedoelde internationale akten hebben mede betrekking op de latere wijzigingen ervan die voor België bindend zijn en in werking zijn getreden.
Art. 1.1.1.2. Overheden	Art. 1.1.1.2. Overheden
In dit wetboek wordt verstaan onder	In dit wetboek wordt verstaan onder
….	….
7° MIK : het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.	7° MIK : het Maritiem Informatiekruispunt bedoeld in artikel 3, 7°, van het Samenwerkingsakkoord Kustwacht.
	8° "NCCN": het Nationaal Crisiscentrum van de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken;

	9° "OCAD": het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse, opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;
	10° "NAMB": de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, zoals bedoeld in artikel 2.5.2.5;
	11° "LCMB": een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging, zoals bedoeld in artikel 2.5.2.8;
	12° "Cel Maritieme Beveiliging": de afdeling van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer die belast wordt met de taken bedoeld in artikel 4.2.1.44.
Artikel 2.4.3.1. Begrippen	Artikel 2.4.3.1. Begrippen
In deze titel wordt verstaan onder :	In deze titel wordt verstaan onder :
1° "ADCC" : de Algemene Directie Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;	**[…]**
2° "BMP" : Best Management Practices welke bestaan in de recentste beste planningspraktijken en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen gericht op de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden, vastgesteld door de representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de IMO;	2° "BMP" : Best Management Practices welke bestaan in de recentste beste planningspraktijken en operationele praktijken voor exploitanten en kapiteins van schepen gericht op de passieve bescherming tegen piraterij in bepaalde zeegebieden, vastgesteld door de representatieve internationale beroepsverenigingen uit de sector van de zeevaart en in richtsnoeren van de IMO;
3° "maritieme veiligheidsonderneming" : een onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld bij de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;	3° "maritieme veiligheidsonderneming" : een onderneming inzake maritieme bewaking, bescherming en veiligheid bedoeld bij de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;
4° "piraterij" : de daad bedoeld in artikel 4.5.2.1, 1°.	4° "piraterij" : de daad bedoeld in artikel 4.5.2.1, 1°.
Artikel 2.4.3.4. Meldingsplichten	Artikel 2.4.3.4. Meldingsplichten
§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant meldt elke reis tijdens welke hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet voorafgaandelijk aan de door de Koning aangewezen dienst.	§ 1. De scheepseigenaar of de exploitant meldt elke reis tijdens welke hij op een vergunde maritieme veiligheidsonderneming een beroep doet voorafgaandelijk aan de door de Koning aangewezen dienst.
De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.	De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.
§ 2. De gezagvoerder van het schip dan wel de scheepseigenaar of de exploitant meldt elk geval waarin met het oog op het bestrijden van piraterij vanaf het schip wordt gevuurd of waarbij personen verdacht van piraterij een aanval hebben uitgevoerd of zich aan boord van het schip hebben begeven onverwijld aan het	§ 2. De gezagvoerder van het schip dan wel de scheepseigenaar of de exploitant meldt elk geval waarin met het oog op het bestrijden van piraterij vanaf het schip wordt gevuurd of waarbij personen verdacht van piraterij een aanval hebben uitgevoerd of zich aan boord van het schip hebben begeven onverwijld aan **het**

ADCC en aan de Directie Private Veiligheid van de Algemene Directie Veiligheid en Preventie van de FOD Binnenlandse Zaken.	**NCCN** en aan de Directie Private Veiligheid van de Algemene Directie Veiligheid en Preventie van de FOD Binnenlandse Zaken.
De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.	De Koning bepaalt welke gegevens moeten worden gemeld en de wijze waarop de melding geschiedt.
Art. 2.5.1.2. Reglementeringsbevoegdheid	Art. 2.5.1.2. Reglementeringsbevoegdheid
De Koning regelt de politie en de scheepvaart in de Belgische maritieme zones.	De Koning regelt de politie en de scheepvaart in de Belgische maritieme zones.
	Wanneer een activiteit of een geplande activiteit in de Belgische maritieme zones een impact heeft op de scheepvaart, kan de Scheepvaartcontrole een veiligheidsstudie uitvoeren overeenkomstig de vigerende normen van de IMO. Op basis van deze veiligheidsstudie kunnen scheepsrouteringsystemen of andere mitigerende maatregelen worden ingesteld overeenkomstig het eerste lid. Voor het opstellen van deze veiligheidsstudie is door de uitvoerder van de activiteit of de geplande activiteit in de Belgische maritieme zones een retributie verschuldigd aan de Scheepvaartcontrole. De Koning bepaalt het tarief van deze retributie en de nadere regels voor de toepassing en de inning ervan.
HOOFDSTUK 2. - Beveiliging	**HOOFDSTUK 2 – BEVEILIGING**
Afdeling 1 – Algemene Bepalingen	**Afdeling 1 – Algemene Bepalingen**
Art. 2.5.2.1. ISPS-Verordening en ISPS-Richtlijn	**Art. 2.5.2.1. ISPS-Verordening en Havenbeveiligingsrichtlijn**
Deze titel voorziet in de uitvoering van de ISPS-Verordening en in de omzetting van de ISPS-Richtlijn.	**Dit hoofdstuk voorziet in de uitvoering van de ISPS-Verordening en in de omzetting van de Havenbeveiligingsrichtlijn**.
Art. 2.5.2.2.Begrippen	**Art. 2.5.2.2. Doelstellingen**
In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :	**De doelstellingen van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten zijn:**
1° "maritieme beveiliging" : de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die schepen, havenfaciliteiten en havens moeten beschermen tegen dreigingen van veiligheidsincidenten en opzettelijke ongeoorloofde acties;	**1° het invoeren van maatregelen voor de verbetering van de beveiliging van in de internationale handel en voor binnenlands verkeer gebruikte zeeschepen en bijhorende havenfaciliteiten, tegen het gevaar van ongeoorloofde acties;**
2° "schip/haven raakvlak" : interacties die plaatsvinden wanneer een schip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;	**2° het verhogen van de beveiliging ten aanzien van dreigingen van beveiligingsincidenten door het vaststellen van regels inzake beveiliging;**

3° "havenfaciliteit" : een locatie waar het schip/haven raakvlak plaatsvindt; daartoe behoren in voorkomende gevallen ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee	**3° het beschermen van de personen werkzaam in een haven of havenfaciliteit, op een bouw- of kunstwerk in de maritieme zones of aan boord van zeeschepen;**
4° "haven" : elk uit land en water bestaand gespecificeerd gebied met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee die een ruimtelijk, economisch of functioneel geheel vormen;	**4° het vaststellen van de maatregelen om de beveiliging van de zeeschepen en bouw- en kunstwerken, met inbegrip van kabels en pijpleidingen, in de Belgische maritieme zones te waarborgen;**
5° "havenbeveiligingszone" : elk voor specifieke maritieme beveiliging, op basis van een veiligheidsbeoordeling, relevant gebied binnen een haven;	**5° het vaststellen van mechanismes voor de naleving van dit hoofdstuk.**
6° "havenbeheerder" : elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van een haven, met inbegrip van het coördineren en controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten; het havenbestuur kan verscheidene afzonderlijke organen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;	
7° "veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit" : de veiligheidsbeambte zoals bedoeld in bijlage II, deel A, punt 17 van de ISPS-Verordening;	
8° "veiligheidsincident" : iedere verdachte handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de veiligheid van een schip, een havenfaciliteit of een haven;	
9° "opzettelijke ongeoorloofde actie" : een opzettelijke actie die gezien de aard of de context ervan schade kan toebrengen aan schepen in het internationale en nationale maritieme verkeer, aan passagiers en lading, en aan havenfaciliteiten of havens;	
10° "NCCN": het Nationaal Crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken;	
11° "OCAD" : het Coördinatieorgaan voor de dreigingsanalyse zoals opgericht door de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging;	
12° "minister" : de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit;	
13° "waterwegbeheerder": elke instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten belast is met het beheer en de exploitatie van Belgische binnenwateren van maritieme aard.	
Art. 2.5.2.3.Ruimtelijke toepassing	**Art. 2.5.2.3. Begrippen**

§ . 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op elke haven of waterweg waar zich havenfaciliteiten bevinden die onder de ISPS-Verordening vallen.	**In dit hoofdstuk, in de erop betrekking hebbende bepalingen in boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:**
Voor de toepassing van dit hoofdstuk worden faciliteiten langs waterwegen die buiten een haven liggen aanzien als havenfaciliteiten. De waterwegbeheerder treedt hier op als havenbeheerder.	**1° "maritieme beveiliging": de combinatie van preventieve maatregelen en personele en materiële middelen die het zeevervoer, de havens en de havenfaciliteiten en de Belgische maritieme zones moeten beschermen tegen dreigingen van opzettelijk ongeoorloofde acties;**
§ 2. De coördinaten van het gebied bedoeld in § 1 worden vastgesteld door de Koning, in voorkomend geval rekening houdend met de informatie uit de veiligheidsbeoordeling.	**2° "internationaal zeescheepvaartverkeer": iedere zeeverbinding per zeeschip tussen een Belgische havenfaciliteit en een havenfaciliteit buiten België;**
Voor zover de grenzen van een haven precies overeenstemmen met die van een havenfaciliteit in de zin van de ISPS-Verordening, hebben de bepalingen van deze laatste voorrang.	**3° "binnenlands zeescheepvaartverkeer": iedere zeeverbinding per zeeschip tussen een Belgisch havenfaciliteit en diezelfde havenfaciliteit of een andere Belgische havenfaciliteit;**
Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de Koning vaste constructies in de Belgische maritieme zones aanduiden als een faciliteit waarop dit hoofdstuk geheel of gedeeltelijk van toepassing is.	**4° "haven": elk uit land en water bestaande cluster met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee, en de omliggende gebieden die een invloed hebben op de beveiliging ;**
§ 3. Deze titel is niet van toepassing op militaire installaties in havens.	**5° "havenfaciliteit": een locatie waar het schip/land raakvlak plaatsvindt waar ook, in voorkomend geval, ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee toe behoren;**
§ 4. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten worden schepen die zowel over de nodige certificaten voor zeevaart als binnenvaart beschikken, altijd beschouwd als zeeschepen.	**6° "schip/land raakvlak": een interactie die plaatsvindt wanneer het zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het schip;**
	7° "beveiligingsincident": iedere handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de beveiliging van een zeeschip, een havenfaciliteit of een haven, met inbegrip van ongeoorloofde acties;
	8° "ISPS-platform": het door de federale overheid opgericht en onderhouden elektronisch platform voor het uitwisselen en bijhouden van alle beveiligingsinformatie die valt onder de toepassing van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten;
	9° "erkende beveiligingsorganisatie": een onderneming die erkend is overeenkomstig artikel 2.5.2.71 om de in dit hoofdstuk en zijn

	uitvoeringsbesluiten toegewezen taken uit te voeren;
	10° "minister": de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit;
	11° "PSO": de havenbeveiligingsfunctionaris bedoeld in artikel 9 van de Havenbeveiligingsrichtlijn;
	12° "PFSO": de beveiligingsbeambte van een havenfaciliteit;
	13° "CSO": de beveiligingsbeambte van de reder;
	14° "SSO": de beveiligingsbeambte aan boord van een zeeschip;
	15° "ongeoorloofde actie": elke opzettelijke actie die gezien de aard of context ervan schade kan toebrengen aan de bouw- of kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de Belgische maritieme zones, aan zeeschepen in het internationale en binnenlands zeescheepvaartverkeer, aan bemanning, passagiers of lading, of aan de desbetreffende havens of havenfaciliteiten, met inbegrip van het gebruik van zeeschepen om via havens en havenfaciliteiten verboden voorwerpen of producten in- of uit België te brengen, personen of dieren zonder toelating te laten inschepen of ontschepen, of alle hiermee verband houdende activiteiten.
Afdeling 2. - Autoriteiten	**[…]**
Onderafdeling 1. - Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging	**[…]**
Art. 2.5.2.4.Instelling en taken	**Art. 2.5.2.4. Toepassingsgebied**
§ 1. Er wordt een Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging opgericht.	**§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle zeeschepen met uitzondering van:**
§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging fungeert als de instantie voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.6 van de ISPS-Verordening, als de bevoegde autoriteit voor maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.7 van de ISPS-Verordening en als de instantie voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.4 van de ISPS-Richtlijn.	**1° oorlogsschepen;**
§ 3. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :	**2° vrachtschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500;**
1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;	**3° zeeschepen zonder mechanische aandrijving of houten of op primitieve wijze gebouwde schepen;**
2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging als bedoeld in artikel 2.5.2.7, alsook de controle op de naleving ervan;	**4° vissersschepen;**

3° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;	**5° schepen waarmee geen economische activiteit wordt bedreven.**
4° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging en aan de bevoegde overheden en de Belgische reders;	**De Koning kan maatregelen nemen om de maritieme beveiliging te regelen voor de zeeschepen bedoeld in het eerste lid onder 2°, 3°, 4° en 5°.**
5° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;	**Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt een schip dat zowel over certificaten voor de zeevaart als de binnenvaart beschikt, altijd beschouwd als een zeeschip.**
6° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;	**§ 2. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle Belgische havenfaciliteiten die onder de ISPS-Verordening vallen, en op elke cluster waar zich een dergelijke havenfaciliteit bevindt.**
7° het verlenen of intrekken van het certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie";	**De Koning stelt de coördinaten vast van elke havenfaciliteit rekening houdend met de bepalingen uit punt 15 in Deel A van de ISPS-Code.**
8° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-Code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;	**Op basis van de vaststelling van de havenfaciliteiten in het eerste lid en rekening houdend met de bepalingen uit de Havenbeveiligingsrichtlijn en de havenbeveiligingsbeoordeling, bepaalt de Koning op advies van de NAMB, de coördinaten van de havens.**
9° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop deze Titel van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;	**Indien uit het vorige lid blijkt dat de havenfaciliteit niet in een cluster overeenkomstig het derde lid moet worden opgenomen, dan hebben de bepalingen van de Verordening voorrang.**
10° de evaluatie en goedkeuring van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens	**§ 3. Dit hoofdstuk is van toepassing op alle bouw- of kunstwerken en elke kabel of pijpleiding in de Belgische maritieme zones. Dit hoofdstuk doet geen afbreuk aan de bepalingen inzake onschuldige doorvaart in het VN-Zeerechtverdrag.**
11° het beoordelen en evalueren, op basis van een risicoanalyse, van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de minister van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens en de substantiële wijzigingen hiervan;	**§ 4. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op militaire installaties.**

12° het verlenen van havenbeveiligingscertificaten als gevolg en bewijs van de goedkeuring door de minister.	**§ 5. Een haven en een havenfaciliteit moeten beschikken over een geldig beveiligingsplan, behalve in de uitzonderingen voorzien in dit hoofdstuk, om de zeeschepen bedoeld in paragraaf 1 te mogen ontvangen.**
De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.	
	Afdeling 2 – Autoriteiten
	Onderafdeling 1 – Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging
Art. 2.5.2.5. Inrichting	**Art. 2.5.2.5. Instelling van de NAMB**
§ 1. De samenstelling en de werking van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging worden bepaald door de Koning.	**De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, hierna NAMB, is belast met de maritieme beveiliging.**
§ 2. De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging wordt ondersteund door :	**De NAMB is gevestigd op het adres van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer te Brussel.**
1° een permanent secretariaat waarvan de werking wordt bepaald door de Koning;	
2° een permanente commissie van deskundigen waarvan de samenstelling en de werking worden bepaald door de Koning.	
Art. 2.5.2.6. Behandeling van informatie	**Art. 2.5.2.6. Taken van de NAMB**
Binnen de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.	**§ 1. De NAMB is voor de toepassing van deze wet het contactpunt voor de IMO, de Europese Commissie en andere Staten.**
	De NAMB is verantwoordelijk voor de toepassing van de maatregelen op het gebied van de maritieme beveiliging, verzorgt de opvolging en verschaft de nodige informatie zoals bedoeld in de ISPS-Code, artikel 2.6 van de ISPS-Verordening, artikel 3.4 van de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.
	De NAMB coördineert de toepassing van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten, brengt deze ten uitvoer en controleert de voorgeschreven beveiligingsmaatregelen voor schepen, havens en havenfaciliteiten.
	§ 2. De NAMB is bevoegd voor de beveiligingsaangelegenheden:
	1° aan boord van zeeschepen;
	2° in havens en havenfaciliteiten;

	3° betreffende bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de maritieme wateren.
	§ 3. De NAMB is in het bijzonder belast met:
	1° het voorstellen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging;
	2° het ontwikkelen van standaarden inzake maritieme beveiliging;
	3° controle op de naleving van de standaarden;
	4° de algemene coördinatie van de maatregelen tot uitvoering van de nationale, Europese en internationale regelgeving met betrekking tot maritieme beveiliging;
	5° het verstrekken van adviezen, onderrichtingen en aanbevelingen over de te nemen maritieme beveiligingsmaatregelen aan de lokale comités voor maritieme beveiliging, het MIK en aan bevoegde overheden;
	6° de coördinatie van studies betreffende de problemen op het vlak van maritieme beveiliging met inbegrip van de Belgische bijdrage tot de op het Europees en internationaal vlak geleverde inspanningen;
	7° het fungeren als aanspreekpunt voor de verstrekking van inlichtingen over de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook als nationaal, Europees en internationaal contactpunt voor alle aangelegenheden die met de maritieme beveiliging verband houden;
	8° het verlenen of intrekken van de erkenningen van de erkende beveiligingsorganisaties;
	9° het overmaken aan de IMO van een lijst van havenfaciliteiten die in overeenstemming zijn met de ISPS-Code, alsook van eventuele wijzigingen in deze lijst;
	10° het overmaken aan de Europese Commissie van een lijst van havens waarop dit hoofdstuk van toepassing is, alsook van eventuele wijzigingen van deze lijst;
	11° de evaluatie en goedkeuring van de beveiligingsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en het geven van een advies over het indelen van havenfaciliteiten bij een cluster;
	12° het beoordelen, evalueren en goedkeuren van de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten;
	13° het verlenen van een Verklaring van Goedkeuring als gevolg en bewijs van de

	goedkeuring van de beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten;
	14° het intrekken van beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten en Verklaringen van Goedkeuring;
	15° het opleggen van corrigerende maatregelen aan havens en havenfaciliteiten na een evaluatie.
	§ 4. De Koning kan bijkomende taken toekennen aan de NAMB.
Art. 2.5.2.7. Vaststelling van standaarden	**Art. 2.5.2.7. Samenstelling en werking van de NAMB**
Op voorstel van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging stelt de Koning dwingende standaarden inzake maritieme beveiliging vast.	**§ 1. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de NAMB, waarbij de Directeur-generaal van het Directoraat-generaal Scheepvaart wordt aangesteld als de Voorzitter van de NAMB.**
	§ 2. De NAMB wordt voor de uitvoering van haar taken bijgestaan door de Cel Maritieme Beveiliging.
Onderafdeling 2. - Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging	**Onderafdeling 2 – Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging**
Art. 2.5.2.8.Instelling, taken en inrichting	**Art. 2.5.2.8. Instelling van een LCMB**
§ . 1. De Koning richt voor elke haven een Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging op en bepaalt er de samenstelling en de werking van.	**De Koning richt de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging, hierna LCMB, op en bepaalt hun samenstelling, werking en voor welke havens en havenfaciliteiten een LCMB bevoegd is.**
§ 2. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging fungeert als de autoriteit voor havenbeveiliging bedoeld in artikel 3.5 van de ISPS-Richtlijn.	**Een LCMB zoals bedoeld in het eerste lid fungeert als de autoriteit verantwoordelijk voor beveiligingsaangelegenheden als bedoeld in artikel 3.5 van de Havenbeveiligingsrichtlijn.**
§ 3. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging is in het bijzonder belast met :	**Het LCMB rapporteert aan de NAMB met het oog op het formuleren van beleidsaanbevelingen en onderrichtingen**
1° het controleren van de echtheid van de door de veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;	
2° het beoordelen, op basis van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havens, het uitvoeren, op grond van een risicoanalyse, van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van de veiligheidsbeoordelingen van havenfaciliteiten en havens, en van de wijzigingen hiervan;	
3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens;	

4° de opvolging van de veiligheidsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;	
5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code, alsook het tweejaarlijks voorleggen aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging van een gemotiveerd advies per havenfaciliteit die moet voldoen aan de ISPS-Code	
De Koning kan bijkomende taken toekennen aan het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.	
§ 4. Het Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging legt van zijn werkzaamheden verantwoording af aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.	
Art. 2.5.2.9. Behandeling van informatie	**Art. 2.5.2.9. Taken van een LCMB**
Binnen de Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging moet de informatie worden behandeld in overeenstemming met de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.	**Het LCMB is in het bijzonder belast met:**
	1° het controleren van de echtheid van de door de beveiligingsbeambte van de havenfaciliteit of het havenbestuur geleverde inlichtingen;
	2° het uitvoeren van de beveiligingsbeoordelingen van havens, het uitvoeren van de beveiligingsbeoordelingen van havenfaciliteiten, en van de wijzigingen hiervan;
	3° het toezicht op de opstelling en de uitvoering van de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens, alsook het opstellen van een gemotiveerd advies voor de uiteindelijke goedkeuring door de NAMB van de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten, en van de wijzigingen hiervan;
	4° de opvolging van de beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens in de tijd;
	5° het opstellen van een lijst van de havenfaciliteiten die moeten voldoen aan de ISPS-Code binnen hun gebied;
	6° het controleren van de naleving van de bepalingen van de ISPS-code, dit hoofdstuk en de uitvoeringsbesluiten door de havenfaciliteiten.

	De Koning kan bijkomende taken toekennen aan een LCMB.
Onderafdeling 3. - Maritieme beveiligingsfunctionarissen	
Art. 2.5.2.10. Aanduiding	**Art. 2.5.2.10. Samenstelling en werking van een LCMB**
De Koning duidt voor elke haven een maritieme beveiligingfunctionaris aan.	**De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van een LCMB waarbij de PSO van de betrokken haven wordt aangeduid als voorzitter.**
Ingeval de maritieme beveiligingsfunctionaris niet dezelfde persoon is als de beveiligingsbeambte of havenbeveiligingsbeambten van de havenfaciliteit respectievelijk havenfaciliteiten in de zin van de ISPS-Verordening, werken deze personen nauw samen.	
	Onderafdeling 3 – PSO
Art. 2.5.2.11. Taak	Art. 2.5.2.11. Aanduiding PSO
De maritieme beveiligingfunctionaris fungeert als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven.	§ 1. Indien de haven beschikt over een havenkapitein overeenkomstig de gewestelijke regelgeving, wordt de havenkapitein aangeduid als PSO.
	Indien er voor een haven geen havenkapitein is, is de directeur-coördinator van de federale politie van het betrokken arrondissement de PSO. Indien een haven meerdere arrondissementen omvat, bepalen de betrokken directeur-coördinators in onderling overleg wie de PSO is.
	Voor elke PSO worden 2 adjuncten aangeduid door de NAMB op voordracht van de PSO. Indien een haven meerdere arrondissementen omvat, wordt de directeur-coördinator die niet als PSO wordt aangeduid adjunct PSO.
	§ 2. Een persoon kan niet tot PSO worden benoemd in 2 of meer verschillende havens. Het is verboden dat een PSO wordt aangesteld als een PFSO.
	In afwijking van het eerste lid kan een adjunct PSO als PFSO worden aangeduid voor een havenfaciliteit die in beheer of eigendom van de haven is. Deze persoon kan geen taken uitvoeren in het LCMB met betrekking tot de betrokken havenfaciliteit.
	§ 3. Indien een PSO niet dezelfde is als de PFSO werken zij nauw samen.
Afdeling 3. - Havenbeveiligingsstructuur	
Onderafdeling 1. - Beveiligingsniveaus	
Art. 2.5.2.12. Omschrijving	**Art. 2.5.2.12. Taken**

In elke haven en in voorkomend geval in elke havenbeveiligingszone zijn er drie beveiligingsniveaus :	**De PSO fungeert als lokaal contactpersoon voor alle aangelegenheden die verband houden met de maritieme beveiliging van de betrokken haven en wordt ook belast met het toezicht overeenkomstig artikel 4.2.4.4.**
1° beveiligingsniveau 1 : het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende maritieme beveiligingsmaatregelen;	
2° beveiligingsniveau 2 : het gedurende een bepaalde tijd handhaven van passende bijkomende maritieme beveiligingsmaatregelen bij verhoogde dreiging van veiligheidsincidenten of opzettelijke ongeoorloofde acties;	
3° beveiligingsniveau 3 : het gedurende een beperkte tijd handhaven van verdere specifieke maritieme beveiligingsmaatregelen wanneer een veiligheidsincident of een opzettelijk ongeoorloofde actie waarschijnlijk of op handen is, zelfs wanneer het specifieke doelwit niet kan worden vastgesteld.	
	Onderafdeling 4 – Gemeenschappelijke voorschriften
Art. 2.5.2.13.Bepaling	**Art. 2.5.2.13. Behandeling van informatie**
Het NCCN bepaalt het in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone van kracht zijnde beveiligingsniveau.	De beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten mogen enkel gedeeld worden met personen die bevoegd zijn om er kennis van te nemen en worden aangemerkt met de vermelding “ISPS-restricted”.
Het van kracht zijnde beveiligingsniveau kan gewijzigd worden voor de gehele haven of in voorkomend geval voor één of meerdere specifieke havenbeveiligingszones.	De Koning bepaalt:
Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of in voorkomend geval in een havenbeveiligingszone wordt door het NCCN onmiddellijk ter kennis gebracht van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en elke betrokken persoon, entiteit, overheid of autoriteit.	1° wie bevoegd is om kennis te nemen van de beveiligingsbeoordelingen en de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten;
	2° de wijze waarop en de termijn dat de beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen fysiek of digitaal bewaard blijven.
	De NAMB kan andere documenten aanmerken met de vermelding “ISPS-restricted”.
Onderafdeling 2. - Veiligheidsbeoordeling	
Art. 2.5.2.14.Uitvoering	**Art. 2.5.2.14. Veiligheidsmachtiging**

In elke haven voert de havenbeheerder een veiligheidsbeoordeling uit.	**Elk lid van de NAMB of een LCMB, en elk personeelslid van de Cel Maritieme Beveiliging moet beschikken over een veiligheidsmachtiging niveau GEHEIM als bedoeld in hoofdstuk III van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen.**
Bij de veiligheidsbeoordeling van een haven wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsook met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de veiligheid in de haven, en wordt rekening gehouden met de uit hoofde van de ISPS-Verordening uitgevoerde beoordelingen betreffende havenfaciliteiten binnen de grenzen ervan.	**Indien een persoon die voor de toepassing van deze wet van rechtswege benoemd werd in een functie niet over de vereiste veiligheidsmachtiging kan beschikken, beslist de Koning, op voordracht van de NAMB, over de vervanging van deze persoon.**
De veiligheidsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.	
	Afdeling 3 – Havenbeveiliging
	Onderafdeling 1 – Havenbeveiligingsbeoordeling
Art. 2.5.2.15. Goedkeuring	**Art. 2.5.2.15. Uitvoering havenbeveiligingsbeoordeling**
De veiligheidsbeoordeling van een haven wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, die beslist op gemotiveerd advies van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging.	**§ 1. In elke haven wordt een havenbeveiligingsbeoordeling uitgevoerd door het LCMB dat de basis vormt voor het opstellen van het havenbeveiligingsplan en de implementatie ervan.**
	Bij de havenbeveiligingsbeoordeling wordt naar behoren rekening gehouden met de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de beveiliging in de haven. Er wordt rekening gehouden met de beveiligingsbeoordelingen van de havenfaciliteiten uitgevoerd overeenkomstig de ISPS-Verordening en afdeling 4 van dit hoofdstuk, die binnen de grenzen van de haven vallen.
	§ 2. De havenbeveiligingsbeoordeling wordt uitgevoerd met inachtneming van de door de Koning bepaalde vereisten en omvat minstens de volgende elementen:
	1° vaststelling en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuren die dienen te worden beschermd;
	2° vaststelling van de risico's op ongeoorloofde acties;

	3° vaststelling van mogelijke dreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuren en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van beveiligingsmaatregelen;
	4° vaststelling, selectie en prioritering van maatregelen en procedurele wijzigingen met het oog op het verminderen van de kwetsbaarheid op het vlak van beveiliging en hun effectiviteitsniveau;
	5° vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures;
	6° risicoanalyse van die onderdelen die vatbaar zijn voor spionage, terrorisme en sabotage ten gevolge van buitenlandse invloeden door middel van publieke of private samenwerking.
Art. 2.5.2.16. Evaluatie	**Art. 2.5.2.16. Goedkeuring havenbeveiligingsbeoordeling**
Elke veiligheidsbeoordeling van een haven wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.	**§ 1. Het LCMB legt de havenbeveiligingsbeoordeling voor aan de NAMB ter goedkeuring. De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van de havenbeveiligingsbeoordeling.**
	§ 2. De termijnen in dit hoofdstuk kunnen verlengd worden indien het LCMB, de NAMB of de minister, naar gelang het geval, van oordeel is dat niet alle elementen aanwezig zijn om een beslissing te nemen of het onderzoek meer tijd in beslag neemt. Het gebrek aan een beslissing impliceert geen automatische goedkeuring.
Onderafdeling 3. - Havenbeveiligingsplan	
Art. 2.5.2.17.Opstelling	**Art. 2.5.2.17. Geldigheidsduur havenbeveiligingsboordeling**
§ 1. In elke haven stelt de havenbeheerder onder toezicht van het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging een havenbeveiligingsplan op.	**Een havenbeveiligingsbeoordeling kan na de goedkeuring gedurende zes maanden gebruikt worden voor het opstellen van een havenbeveiligingsplan. Indien het havenbeveiligingsplan niet binnen deze termijn is opgesteld of indien het plan vernieuwd moet worden, is een nieuwe havenbeveiligingsbeoordeling vereist.**
§ 2. Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de bevindingen van de voor de betrokken haven uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen.	**Het eerste lid is niet van toepassing indien het havenbeveiligingsplan gewijzigd wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.20, tweede lid of derde lid.**
§ 3. Het havenbeveiligingsplan omvat ten minste :	

1° de integratie van de uit hoofde van de ISPS-Verordening opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten;	
2° de in voorkomende geval onderscheiden havenbeveiligingszones;	
3° een geheel van gedetailleerde maatregelen, procedures en acties op het gebied van maritieme beveiliging per beveiligingsniveau in de haven of in voorkomend geval in de onderscheiden havenbeveiligingszones; desgevallend kunnen de maatregelen, procedures en acties verschillen per havenbeveiligingszone naargelang de bevindingen van de uitgevoerde veiligheidsbeoordelingen;	
4° een coördinatiestructuur tussen de verschillende in 3° bedoelde maatregelen, procedures en acties;	
5° een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verbetering van de maritieme beveiliging;	
6° een structuur voor overleg tussen de onderscheiden op het gebied van maritieme beveiliging belanghebbende partijen.	
	Onderafdeling 2 – Havenbeveiligingsplan
Art. 2.5.2.18. Goedkeuring	**Art. 2.5.2.18. Opstelling havenbeveiligingsplan**
Elk havenbeveiligingsplan en elke substantiële wijziging ervan wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de minister, die beslist op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.	**§ 1. In elke haven wordt een havenbeveiligingsplan opgesteld door het havenbestuur.**
	De waterwegbeheerder stelt het havenbeveiligingsplan op voor havens met havenfaciliteiten gelegen langs de binnenwateren onder het beheer van een waterwegbeheerder, in samenwerking met de directeur-coördinator van de federale politie van het betrokken arrondissement.
	Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld rekening houdend met de havenbeveiligingsbeoordeling waarbij op adequate wijze de bijzonderheden van de verschillende delen van de haven alsmede met de naburige gebieden indien deze van invloed zijn op de beveiliging in de haven in rekening worden genomen. De beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten uitgevoerd overeenkomstig de ISPS-Verordening en afdeling 4 van dit hoofdstuk worden geïntegreerd in het havenbeveiligingsplan.

	§ 2. In het havenbeveiligingsplan wordt, voor elk van de genoemde beveiligingsniveaus bedoeld in artikel 2.5.2.24, minstens de volgende punten vastgesteld:
	1° de te volgen procedures;
	2° de in te voeren maatregelen;
	3° de te nemen acties.
	Het havenbeveiligingsplan wordt opgesteld met inachtneming van de door de Koning bepaalde vereisten.
Art. 2.5.2.19.Havenbeveiligingscertificaat	**Art. 2.5.2.19. Goedkeuring havenbeveiligingsplan**
§ 1. Als gevolg en bewijs van de in artikel 2.5.2.18 bedoelde goedkeuring reikt de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging aan de havenbeheerder een havenbeveiligingscertificaat uit	**Het havenbestuur of de waterwegbeheerder legt het havenbeveiligingsplan voor aan het betrokken LCMB. Binnen de dertig dagen geeft het betrokken LCMB een advies aan de NAMB. De NAMB beslist binnen de dertig dagen na ontvangst van het advies over goedkeuring van het havenbeveiligingsplan.**
§ 2. Op gemotiveerd advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging kan de minister het havenbeveiligingscertificaat intrekken :	**De goedkeuring geldt voor vijf jaar waarna een nieuw havenbeveiligingsplan moet worden opgesteld op grond van een vernieuwde havenbeveiligingsbeoordeling.**
1° ingeval de havenbeheerder heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, deze titel of zijn uitvoeringsbesluiten;	
2° ingeval de havenbeheerder geen gevolg heeft gegeven aan de door de minister op grond van artikel 2.5.2.20 gegeven instructies.	
Art. 2.5.2.20. Evaluatie	**Art. 2.5.2.20. Wijziging havenbeveiligingsplan**
Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal om de vijf jaar door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging geëvalueerd.	**Elke substantiële wijziging moet aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd. De geldigheidsduur bepaald overeenkomstig artikel 2.5.2.19, tweede lid, blijft onveranderd bij de goedkeuring van een substantiële wijziging.**
De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging legt de in het vorige lid bedoelde evaluatie voor aan de minister.	**Voor de integratie van nieuwe of gewijzigde beveiligingsplannen van een havenfaciliteit worden volstaat een jaarlijksegoedkeuring door het LCMB en de NAMB.**
De minister kan op grond van de voorgelegde evaluatie :	**Bij tijdelijke evenementen of voorvallen, die geen verandering van het ISPS-niveau met zich meebrengen, kan de NAMB op advies van het LCMB het havenbeveiligingsplan aanpassen voor de duur van het evenement of voorval.**
1° de overeenkomstig artikel 2.5.2.18 verleende goedkeuring bevestigen;	

2° binnen de door de minister opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;	
3° de havenbeveiligingsplannen schorsen en binnen de door de minister opgelegde termijnen aanpassingen aan het havenbeveiligingsplan opleggen;	
4° het overeenkomstig artikel 2.5.2.19 uitgereikte havenbeveiligingscertificaat intrekken.	
Art. 2.5.2.21. Toezicht op de uitvoering	**Art. 2.5.2.21. Intrekking havenbeveiligingsplan**
Het toezicht op de uitvoering van een havenbeveiligingsplan wordt uitgeoefend door het betrokken Lokaal Comité voor Maritieme Beveiliging en door de in artikel 4.2.4.4, § 1, 2° bedoelde personeelsleden van de bevoegde overheid.	**§ 1. Het havenbeveiligingsplan kan door de NAMB worden ingetrokken ingeval:**
	1° de beveiliging in de haven niet meer gegarandeerd kan worden met het goedgekeurde havenbeveiligingsplan;
	2° het havenbestuur heeft gehandeld in strijd met het havenbeveiligingsplan, de ISPS-Verordening, de Havenbeveiligingsrichtlijn, dit hoofdstuk of zijn uitvoeringsbesluiten;
	3° het havenbestuur geen gevolg geeft aan de in artikel 2.5.2.22, § 2 bedoelde instructies.
	De NAMB kan de haven een verbod opleggen om zeeschepen te ontvangen in de gehele haven of in bepaalde delen van de haven indien de beveiliging in deze zones niet gegarandeerd kan worden.
	§ 2. Beroep tegen de intrekking of het verbod kan worden ingesteld bij de minister binnen de tien dagen nadat de beslissing ter kennis werd gebracht.
	De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de haven en de NAMB gehoord te hebben.
	Het beroep schorst de beslissing niet.
Art. 2.5.2.22. Test	**Art. 2.5.2.22. Tussentijdse evaluaties**
Elk havenbeveiligingsplan wordt minstens eenmaal per kalenderjaar en met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen getest door middel van een havenbeveiligingsplanoefening.	**§ 1. Het havenbeveiligingsplan wordt geëvalueerd door de NAMB:**
	1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;
	2° indien de beveiliging van de haven door één of meer ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

	§ 2. Op basis van de evaluatie bedoeld in paragraaf 1 kan de NAMB:
	1° termijnen vaststellen waarbinnen een aanpassing van het havenbeveiligingsplan moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.19;
	2° het havenbeveiligingsplan intrekken overeenkomstig artikel 2.5.2.21;
	3° het LCMB een nieuwe havenbeveiligingsbeoordeling laten uitvoeren.
Afdeling 4. - Erkende beveiligingsorganisaties	
Art. 2.5.2.23. Erkenning en certificering	**Art. 2.5.2.23. Oefening**
Overeenkomstig de door de Koning bepaalde nadere regels kan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging :	**Het havenbeveiligingsplan wordt minstens éénmaal per kalenderjaar getest door middel van een oefening waarvan de vereisten worden vastgelegd door de Koning.**
1° beveiligingsorganisaties erkennen en hen een certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" uitreiken;	**De PSO brengt de NAMB één maand voor de geplande oefening op de hoogte.**
2° de erkenning en het certificaat "Erkende beveiligingsorganisatie" intrekken.	**Uiterlijk één maand na de oefening wordt een verslag ingediend bij de NAMB door de PSO.**
	Onderafdeling 3 – Beveiligingsniveau
Art. 2.5.2.24.Bevoegdheden	**Art. 2.5.2.24. Omschrijving beveiligingsniveaus**
	Er zijn drie beveiligingsniveaus:
§ 1. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen veiligheidsbeoordelingen en beveiligingsplannen van havenfaciliteiten en havens uitvoeren, opstellen en evalueren.	**1° Beveiligingsniveau 1: het te allen tijde handhaven van een minimum aan passende beschermende beveiligingsmaatregelen;**
§ 2. Een erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisatie die een veiligheidsbeoordeling voor een haven of havenfaciliteit heeft uitgevoerd of geëvalueerd, mag het havenveiligheidsplan voor deze haven of havenfaciliteit niet opstellen of evalueren.	**2° Beveiligingsniveau 2: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van bijkomende beschermende beveiligingsmaatregelen in verband met een verhoogd risico op een beveiligingsincident;**
§ 3. De op grond van artikel 2.5.2.23 erkende en gecertificeerde beveiligingsorganisaties kunnen opleidingen tot veiligheidsbeambte van de havenfaciliteit organiseren. Deze opleidingen kunnen ook gegeven worden door de Gemeenschappen erkende opleidingsinstanties die voldoen aan de door de Koning erkende nadere regels.	**3° Beveiligingsniveau 3: het gedurende een bepaalde tijd handhaven van verdere specifieke beschermende beveiligingsmaatregelen, wanneer een beveiligingsincident waarschijnlijk of ophanden is, zelfs indien het specifieke doelwit misschien niet kan worden vastgesteld, waarbij de NAMB en het betrokken LCMB maatregelen kunnen opleggen.**
Afdeling 5. - Informatie en gegevensuitwisseling	
Art. 2.5.2.25. Meldingsplichten	**Art. 2.5.2.25. Wijziging beveiligingsniveau**
Onverminderd de verplichtingen die voortvloeien uit de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van de dreiging, moet elke persoon, entiteit, overheid of autoriteit die	**Beveiligingsniveau 1 geldt steeds voor de havens, tenzij de NAMB, na advies van het NCCN, dit wijzigt naar beveiligingsniveau 2 of 3**

kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie, hiervan onmiddellijk de bevoegde politiediensten in kennis stellen.	**voor de gehele haven of in voorkomend geval voor een gedeelte van de haven.**
De politiedienst die kennis krijgt van een veiligheidsincident of een opzettelijke ongeoorloofde actie brengt hiervan onmiddellijk, overeenkomstig de daartoe uitgewerkte procedures het OCAD, de bestuurlijke en gerechtelijke overheden op de hoogte, en doet de noodzakelijke vaststellingen.	**Elke wijziging van het van kracht zijnde beveiligingsniveau in een haven of een gedeelte van de haven wordt door de NAMB onmiddellijk ter kennis gebracht aan het betrokken LCMB.**
	Het betrokken LCMB brengt deze wijziging ter kennis van de zeeschepen op weg naar of in de haven en van de havenfaciliteiten.
	Afdeling 4 – Beveiliging van havenfaciliteiten
	Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen
	Art. 2.5.2.26. ISPS-Verordening
	Bij de tenuitvoerlegging van de bepalingen van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de aanbevelingen uit Deel B van de ISPS-Code, met uitzondering van de bepalingen opgenomen in artikel 3.5 van de ISPS-Verordening die van dwingend recht zijn.
	De havenfaciliteit is verplicht acties te ondernemen overeenkomstig de geldende beveiligingsniveaus die worden ingesteld op grond van artikel 2.5.2.25 en de instructies van de NAMB en het bevoegde LCMB bij beveiligingsniveau 3 na te leven.
	Art. 2.5.2.27. Categorieën
	De havenfaciliteiten worden ingedeeld in de volgende categorieën:
	1° Categorie 1: havenfaciliteiten voor goederenvervoer;
	2° Categorie 2: havenfaciliteiten voor passagiersvervoer.
	De NAMB beslist bij de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling bedoeld in artikel 2.5.2.30 tot welke categorie de havenfaciliteit zal behoren.
	Art. 2.5.2.28. Havenfaciliteiten hoofdzakelijk gebruikt voor niet-internationale reizen
	De NAMB beslist na advies van het betrokken LCMB in hoeverre dit hoofdstuk van toepassing is op havenfaciliteiten die hoofdzakelijk worden gebruikt voor schepen die geen internationale reizen maken, maar die incidenteel zeeschepen bedienen die aankomen van of vertrekken op een internationale reis, overeenkomstig de

	bepalingen van Voorschrift 2, punt 2 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder incidenteel een maximaal aantal van 10 zeeschepen per jaar verstaan, waarbij nooit meer dan 2 zeeschepen op hetzelfde ogenblik aan de havenfaciliteit zijn afgemeerd.
	De beveiligingsbeoordeling voor deze havenfaciliteiten wordt uitgevoerd overeenkomstig artikel 2.5.2.30. De lading die gelost wordt op dergelijke havenfaciliteiten mag nooit van oorsprong afkomstig zijn van buiten de Europese Unie en niet onbewaakt achter gelaten worden.
	Art. 2.5.2.29. Beveiligingsniveau
	De beveiligingsniveaus van artikel 2.5.2.24 zijn van overeenkomstige toepassing op havenfaciliteiten en worden ingesteld overeenkomstig de procedure van artikel 2.5.2.25.
	Wanneer de havenfaciliteit bericht krijgt dat het beveiligingsniveau op een zeeschip op weg naar of aangemeerd in de havenfaciliteit hoger ligt dan dat in de havenfaciliteit, meldt
	Onderafdeling 2 – Beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit
	Art. 2.5.2.30. Uitvoering beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit
	Het LCMB in wiens gebied de havenfaciliteit zich bevindt, stelt een beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit op overeenkomstig Voorschrift 10 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag, de bepalingen van punt 15 van Deel A van de ISPS-Code en de bepalingen van punt 15.3 tot en met 15.16 van Deel B van de ISPS-Code.
	De mogelijkheid vervat in punt 15.6 van Deel A van de ISPS-Code om een beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit meer dan één havenfaciliteit te laten omvatten, kan enkel worden toegestaan na uitdrukkelijk voorafgaandelijk akkoord van de NAMB
	Art. 2.5.2.31 Goedkeuring beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit
	De NAMB beslist binnen de dertig dagen nadat het LCMB de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit heeft overgemaakt aan de NAMB of deze wordt goedgekeurd of dat bijkomende actie vereist is.
	Art. 2.5.2.32. Geldigheidsduur beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit

	Naast de redenen bepaald in punt 15.4 van Deel A van de ISPS-Code, wordt elke beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit minstens éénmaal om de vijf jaar door het LCMB herzien.
	Een beveiligingsbeoordeling van een havenfaciliteit kan na de goedkeuring gedurende drie maanden gebruikt worden voor het opstellen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit. Indien het beveiligingsplan van de havenfaciliteit niet binnen deze termijn is opgesteld of het plan vernieuwd moet worden, is een nieuwe beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit vereist.
	Het tweede lid is niet van toepassing indien het beveiligingsplan van de havenfaciliteit gewijzigd wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.36, tweede lid.
	Onderafdeling 3 – Beveiligingsplan van een havenfaciliteit
	Art. 2.5.2.33. PFSO
	§ 1. Elke onderneming die een havenfaciliteit exploiteert stelt een PFSO aan.
	De PFSO is:
	1° verbonden aan de onderneming door middel van een arbeidsovereenkomst; of
	2° een bestuurder van de onderneming; of
	3° een personeelslid van een erkende beveiligingsorganisatie.
	De onderneming brengt de aanstelling van een PFSO of elke wijziging hiervan onmiddellijk ter kennis van het betrokken LCMB die deze aanstelling ter kennis brengt van de NAMB.
	Om als PFSO te worden aangesteld moet deze minstens een veiligheidsverificatie ondergaan zoals bedoeld in artikel 22quinquies van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen. Indien een negatief veiligheidsadvies wordt uitgebracht, kan deze persoon de functie van PFSO niet uitoefenen.
	Een PFSO moet uiterlijk binnen de zes maanden na de aanstelling beschikken over het certificaat bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2, tweede lid.
	§ 2. De verantwoordelijkheden van de PFSO worden vastgesteld overeenkomstig punt 17.2 van deel A van de ISPS-Code en de aansprakelijkheid overeenkomstige de

	vigerende gemeenrechtelijke arbeids- of vennootschapswetgeving.
	§ 3. De onderneming is ertoe gehouden om de nodige steun te geven aan de PFSO zodat deze de taken en verantwoordelijkheden bepaald in de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten naar behoren kan uitvoeren.
	§ 4. Onverminderd paragraaf 1 kan een PFSO worden aangesteld voor meer dan één havenfaciliteit.
	Indien de PFSO een personeelslid van een erkende beveiligingsorganisatie is, is het niet toegelaten dat de erkende beveiligingsorganisatie ook de werkgever is van de bewakingsagenten op de havenfaciliteit.
	§ 5. Voor elke PFSO wordt minstens een plaatsvervanger aangesteld waarop de paragrafen 1 tot en met 4 van toepassing zijn.
	Art. 2.5.2.34. Opstellen beveiligingsplan van de havenfaciliteit
	§ 1. De onderneming die de havenfaciliteit exploiteert stelt het beveiligingsplan van de havenfaciliteit op.
	Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit moet opgesteld worden overeenkomstig:
	1° punt 16 van deel A van de ISPS-Code;
	2° punt 16 van deel B van de ISPS-Code dat voor de toepassing van deze wet van dwingend recht is, met uitzondering van:
	a) de bepalingen van punt 16.1;
	b) de bepalingen van de punten 16.61 tot en met 16.63;
	3° de uitvoeringsbesluiten genomen op grond van artikel 2.5.2.45 die de nodige standaarden vaststellen waaraan de beveiliging moet voldoen;
	4° de beveiligingsbeoordeling.
	Bij het goedkeuren van de beveiligingsbeoordeling waarop het beveiligingsplan wordt gebaseerd, kan de NAMB ontheffing ontlenen van één of meerdere bepalingen bedoeld in het tweede lid, 2°.
	§ 2. Voor elke havenfaciliteit moet een afzonderlijk beveiligingsplan worden opgemaakt zelfs indien de beveiligingsbeoordeling meerdere havenfaciliteiten omvat overeenkomstig artikel 2.5.2.30, tweede lid.

	Art. 2.5.2.35. Goedkeuring beveiligingsplan van de havenfaciliteit
	De PFSO legt het beveiligingsplan van de havenfaciliteit voor aan het betrokken LCMB ter goedkeuring binnen de drie maanden na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit. Binnen de dertig dagen geeft het betrokken LCMB een gemotiveerd advies aan de NAMB. De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit.
	De goedkeuring geldt voor vijf jaar waarna een nieuw beveiligingsplan moet worden opgesteld op grond van een vernieuwde beveiligingsbeoordeling.
	Art. 2.5.2.36 Wijziging beveiligingsplan van de havenfaciliteit
	Elke substantiële wijziging moet ook aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd. De geldigheidsduur bepaald overeenkomstig artikel 2.5.2.35, tweede lid, blijft onveranderd bij de goedkeuring van een substantiële wijziging.
	Bij tijdelijke evenementen of voorvallen kan de NAMB op advies van het LCMB het beveiligingsplan aanpassen voor de duur van het evenement of voorval.
	Art. 2.5.2.37. Intrekking beveiligingsplan van de havenfaciliteit
	§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit kan door de NAMB worden ingetrokken ingeval:
	1° de beveiliging in de havenfaciliteit niet meer gegarandeerd kan worden met het goedgekeurde beveiligingsplan van de havenfaciliteit;
	2° de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert heeft gehandeld in strijd met beveiligingsplan van de havenfaciliteit, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk of zijn uitvoeringsbesluiten;
	3° de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert geen gevolg geeft aan de in artikel 2.5.2.38 bedoelde instructies.
	De intrekking kan enkel geheel zijn.
	§ 2. Beroep tegen de intrekking kan worden ingesteld bij de minister binnen de tien dagen nadat de beslissing ter kennis werd gebracht.

	De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de havenfaciliteit en de NAMB gehoord te hebben.
	Het beroep schorst de beslissing niet.
	Art. 2.5.2.38. Tussentijdse evaluaties
	§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit wordt door het LCMB geëvalueerd:
	1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;
	2° indien de beveiliging van de havenfaciliteit door één of meer ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.
	§ 2. Het LCMB maakt de evaluatie over aan de NAMB die op basis van deze evaluatie:
	1° termijnen kan vaststellen waarbinnen een aanpassing van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.35;
	2° het beveiligingsplan van de havenfaciliteit geheel kan intrekken overeenkomstig artikel 2.5.2.37;
	3° het LCMB een nieuwe beveiligingsbeoordeling kan laten uitvoeren.
	Art. 2.5.2.39. Vorming
	§ 1. Elke PFSO moet kennis hebben van, expertise hebben in en geslaagd zijn in een examen over al de volgende onderdelen die relevant zijn voor de havenfaciliteit:
	1° de beveiligingsadministratie;
	2° de van toepassing zijnde internationale verdragen, codes en aanbevelingen;
	3° de van toepassing zijnde Belgische en Europese wetgeving en voorschriften;
	4° de verantwoordelijkheden en functies van andere beveiligingsorganisaties;
	5° de methodiek voor de beoordeling van de beveiliging van de havenfaciliteit;
	6° de onderzoeks- en inspectiemethoden voor beveiliging van de scheepvaart en de beveiliging van de havenfaciliteit;
	7° de scheeps- en havenactiviteiten en voorwaarden;
	8° de beveiligingsmaatregelen voor het schip en de havenfaciliteit;
	9° de paraatheid en reacties in noodsituaties en voorzorgmaatregelen;
	10° de instructiemethoden voor beveiligingstraining en -scholing, waaronder beveiligingsmaatregelen en -procedures;

	11° de omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de beveiliging en de communicatie met betrekking tot de beveiliging;
	12° de huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en de patronen hierin;
	13° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
	14° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
	15° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;
	16° de beveiligingsapparatuur en -systemen, en de beperking van hun functies;
	17° de methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;
	18° de methoden voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden en voor niet storende inspectie;
	19° de beveiligingsoefeningen, waaronder oefeningen met schepen;
	20° de beoordeling van beveiligingsoefeningen.
	§ 2. Na het volgen van de vorming moet een examen worden afgelegd bij de erkende beveiligingsorganisatie of de erkende opleidingsinstantie. De Koning bepaalt de modaliteiten, inhoud en het slaagcijfer van het examen.
	De erkende beveiligingsorganisatie of de erkende opleidingsinstantie bezorgen de lijst van de geslaagde personen aan de NAMB. Een geslaagde persoon verkrijgt een certificaat waarvan de vorm wordt vastgesteld door de Koning.
	Een PFSO moet elke vijf jaar een heropfrissingscursus volgen waarvan de modaliteiten en de inhoud worden vastgesteld door de Koning. Het certificaat van de PFSO die deze cursus niet volgt vervalt van rechtswege 66 maanden na de uitreiking van het certificaat of het volgen van de heropfrissingscursus.
	§ 3. De PFSO moet ervoor zorgen dat het andere personeel van de havenfaciliteit met specifieke beveiligingstaken kennis heeft van de volgende onderdelen:
	1° de huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en de patronen hierin;
	2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;

	3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;
	4° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;
	5° de technieken voor massamanagement en -beheersing;
	6° de communicatie met betrekking tot de beveiliging;
	7° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;
	8° de het testen, ijken en onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen;
	9° de technieken voor inspectie, bewaking en toezicht;
	10° de methoden voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden.
	Deze opleiding kan zowel extern als intern door de onderneming die de havenfaciliteit exploiteert worden gegeven.
	§ 4. De PFSO moet ervoor zorgen dat al het ander personeel van de havenfaciliteit, met inbegrip van havenarbeiders, kennis heeft van de van toepassing zijnde bepalingen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit op de volgende onderdelen:
	1° de betekenis en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende beveiligingsniveaus;
	2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
	3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die beveiliging kunnen bedreigen;
	4° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;
	5° de methodes die gebruikt worden om ongeoorloofde acties uit te voeren;
	6° de algemene bewustwording van de beveiligingsproblematiek.
	De PFSO is verantwoordelijk dat deze kennis bij de personeelsleden aanwezig is.
	Art. 2.5.2.40. Oefening
	§ 1. Het beveiligingsplan van de havenfaciliteit wordt minstens éénmaal per kalenderjaar getest door middel van een oefening waarvan de vereisten worden vastgelegd door de Koning.
	De PFSO brengt uiterlijk één maand voor de oefening bedoeld in punt 18.6 van deel B van de ISPS-Code het betrokken LCMB op de hoogte.

	Het LCMB brengt de NAMB op de hoogte van de geplande oefeningen. Indien de omstandigheden een kortere termijn verantwoorden, beslist de NAMB of de gehouden oefening telt als de door punt 18.6 van deel B van de ISPS-Code vereiste oefening.
	§ 2. De havenfaciliteit bezorgt uiterlijk één maand na de oefeningen bedoeld in het eerste lid of in punt 18.5 van deel B van de ISPS-Code een verslag aan het LCMB en de NAMB.
	Art. 2.5.2.41. Verklaring van Goedkeuring
	De NAMB reikt aan elke havenfaciliteit waarvan het beveiligingsplan werd goedgekeurd een Verklaring van Goedkeuring uit.
	De Verklaring van Goedkeuring bevat de volgende gegevens:
	1° de havenfaciliteit;
	2° het feit dat de havenfaciliteit voldoet aan de bepalingen van Hoofstuk XI-2 van het SOLAS-verdrag, deel A van de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten;
	3° de geldigheidstermijn van de Verklaring van Goedkeuring is maximaal vijf jaar en kan nooit langer zijn dan de geldigheidsduur van het beveiligingsplan;
	4° de inspecties die werden uitgevoerd.
	Onderafdeling 4 – Andere regelingen
	Art. 2.5.2.42. Alternatieve regelingen
	Alternatieve regelingen voor het intracommunautair verkeer op vaste routes zoals bedoeld in artikel 5 van de ISPS-Verordening en Voorschrift 11 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag worden niet toegestaan.
	Art. 2.5.2.43. Gelijkwaardige regelingen
	De NAMB kan, na advies van het betrokken LCMB over de uitgevoerde beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit, voor een beperkte duur die niet meer dan één jaar mag bedragen toestaan dat een havenfaciliteit wordt uitgebaat met maatregelen die gelijkwaardig zijn aan de beveiligingsmaatregelen vastgelegd in dit hoofdstuk en deel A van de ISPS-Code. De NAMB deelt de bijzonderheden van de toegestane gelijkwaardige regeling mee aan de IMO en de Europese Commissie.
	Onderafdeling 5 – Beveiligingsstandaarden
	Art. 2.5.2.44. Onderrichtingen door de NAMB
	De NAMB kan onderrichtingen geven voor :

	1° de te volgen procedures door havens en havenfaciliteiten in het kader van de beveiliging;
	2° de communicatie tussen de havens, de havenfaciliteiten, de PFSO's, het LCMB en de NAMB;
	3° standaarden voor toegangscontrole tot de havenfaciliteit;
	4° standaarden voor de fysieke bescherming van de havenfaciliteit;
	5° standaarden voor het houden van een permanent toezicht op de havenfaciliteit, met inbegrip van verlichting, beveiligingspersoneel en toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur waaronder optische en thermische camera's;
	6° de ladingsbehandeling;
	7° de scheepsbevoorrading;
	8° de omgang met onbegeleide bagage;
	9° het aanduiden van gebieden binnen de havenfaciliteit waarvoor bijkomende beperkingen gelden;
	10° het voorkomen van ongeoorloofde acties;
	11° de verplichte vorming;
	12° de beeldvorming van de haven en havenfaciliteit voor de overheid door middel van twee- en driedimensionale plannen en beelden;
	13° incidentmeldingen.
	14° de verslagen van de oefeningen.
	Art. 2.5.2.45. Bekrachtiging
	De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.44 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.
	Art. 2.5.2.46. Beveiligingsverklaring
	Een beveiligingsverklaring opgesteld overeenkomstig punt 5 van deel A van de ISPS-code wordt gedurende 3 jaar bewaard door de havenfaciliteit.
	Afdeling 5 – Beveiliging van vreemde schepen
	Art. 2.5.2.47. Voorafgaande meldingen
	§ 1. De verschaffing van de veiligheidsinlichtingen voorafgaande aan het aandoen van een Belgische haven of havenfaciliteit bedoeld in artikel 6 van de ISPS-Verordening gebeurt door de kapitein van het zeeschip of de aangestelde van de kapitein, binnen de termijnen bedoeld in artikel 6 van de ISPS-Verordening.
	Deze melding gebeurt via het ISPS-platform.

	§ 2. Het weigeren om de gegevens bedoeld in paragraaf 1 mee te delen heeft van rechtswege de weigering van het zeeschip in een Belgische haven of havenfaciliteit tot gevolg. Deze weigering wordt via het ISPS-Platform meegedeeld aan de verschillende betrokken Belgische overheden. Het MIK deelt deze weigering mee aan het zeeschip.
	Art. 2.5.2.48. Vrijstellingen
	Geregelde diensten kunnen onder de voorwaarden van artikel 7 van de ISPS-Verordening een vrijstelling verkrijgen van de in artikel 2.5.2.47 bedoelde verschaffing van beveiligingsinlichtingen. De Koning bepaalt de dienst die de vrijstelling verleend en de wijze waarop de vrijstelling wordt verleend.
	Art. 2.5.2.49. Maatregelen
	§ 1. Indien het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen hebben om aan te nemen dat het zeeschip dat voornemens is om een Belgische haven aan te doen, niet aan de eisen van de ISPS-Code of deel A van de ISPS-Code voldoet, proberen deze diensten contact op te nemen met het zeeschip.
	Indien deze communicatie niet leidt tot rechtzetting of indien de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen blijven hebben om aan te nemen dat het zeeschip niet aan de eisen van de ISPS-Code of deel A van de ISPS-Code voldoet, kunnen zij volgende maatregelen nemen:
	1° eisen dat de niet-naleving wordt rechtgezet;
	2° eisen dat het zeeschip zich begeeft naar een aangewezen plaats in de territoriale wateren of in een haven;
	3° overgaan tot een inspectie van het zeeschip indien het zeeschip zich in de Belgische territoriale wateren of een haven bevindt.
	Op advies van het MIK, de Scheepvaartcontrole of de Cel Maritieme Beveiliging kan de Voorzitter van de NAMB overgaan tot het ontzeggen van de toegang tot de Belgische havens.
	Alvorens deze maatregelen genomen worden wordt de kapitein van het zeeschip hiervan ingelicht. Indien de kapitein beslist om geen Belgische haven aan te lopen, is dit artikel niet van toepassing.
	§ 2. De voorzitter van de NAMB kan schepen onder vreemde vlag de toegang tot de Belgische havens weigeren indien er door de Verenigde

	Naties, de Europese Unie of de Koning, bij een in Ministerraad overlegd besluit, sancties zijn genomen tegen een derde land, ondernemingen of natuurlijke personen.
	De voorzitter van de NAMB is belast met het ontzeggen van de toegang tot de Belgische havens voor de schepen bedoeld in het eerste lid, of ter uitvoering van sancties opgelegd door de Verenigde Naties of de Europese Unie.
	De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit de modaliteiten voor de controle op het naleven van de sancties en het uitvoeren van de weigering van de toegang van deze schepen.
	Afdeling 6 – Beveiliging van Belgische Schepen
	Onderafdeling 1 - Beveiligingsniveaus
	Art. 2.5.2.50. Zeewateren
	§ 1. Al de wateren die toegankelijk zijn voor Belgische zeeschepen met uitsluiting van de havens gelegen in andere landen krijgen een beveiligingsniveau overeenkomstig artikel 2.5.2.24.
	Elk Belgisch zeeschip moet de maatregelen nemen verbonden aan het beveiligingsniveau van het gebied waarin het zich bevindt.
	§ 2. Het beveiligingsniveau wordt ingesteld op niveau 1. Indien er informatie beschikbaar is waaruit zou blijken dat er risico's bestaan op beveiligingsincidenten en/of ongeoorloofde acties met Belgische zeeschepen kan het beveiligingsniveau in deze gebieden verhoogd worden.
	De Directeur-generaal Scheepvaart bepaalt in deze gevallen, na advies van het NCCN en de Cel Maritieme Beveiliging het beveiligingsniveau in deze gebieden.
	Voor het binnenvaren van een zone met beveiligingsniveau 2 of 3 moet de kapitein het vermoedelijk uur van binnenvaren melden aan de Cel Maritieme Beveiliging. De bemanningslijst moet in deze gevallen op eenvoudig verzoek onmiddellijk worden overgemaakt aan de Cel Maritieme Beveiliging.
	Bij het instellen van beveiligingsniveau 3 kan de Voorzitter van de NAMB dringende maatregelen nemen die moeten opgevolgd worden door alle Belgische zeeschepen die zich in dat gebied bevinden.
	§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging evalueert elke drie maanden of het verhoogde beveiligingsniveau moet worden aangehouden,

	verhoogd of verlaagd en maakt deze evaluatie over aan het NCCN voor advies. De evaluatie en het advies worden overgemaakt aan de Voorzitter van de NAMB die binnen de vijf dagen een beslissing neemt.
	§ 4. Elke wijziging van het beveiligingsniveau wordt door de Cel Maritieme Beveiliging ter kennis gebracht van de minister, de minister van Buitenlandse Zaken, elke CSO, de leden van de NAMB en het MIK.
	Indien in de gebieden waar het beveiligingsniveau gewijzigd werd, een haven ligt, wordt het land waar die haven ligt geïnformeerd door de Belgische diplomatieke vertegenwoordiging in dat land over het ingestelde beveiligingsniveau.
	Art. 2.5.2.51. Belgische zeeschepen
	§ 1. Onverminderd artikel 2.5.2.50 heeft elk Belgisch zeeschip een beveiligingsniveau overeenkomstig artikel 2.5.2.24 en moet de maatregelen naleven die verbonden zijn aan dit beveiligingsniveau.
	§ 2. Het beveiligingsniveau wordt ingesteld op niveau 1. Indien er beveiligingsinformatie beschikbaar is waaruit zou blijken dat er risico's bestaan op beveiligingsincidenten met een Belgische zeeschip kan het beveiligingsniveau voor het betrokken zeeschip verhoogd worden.
	De Directeur-generaal Scheepvaart bepaalt in deze gevallen, na advies van het NCCN, de Cel Maritieme Beveiliging en de CSO van het betrokken zeeschip, het beveiligingsniveau van het zeeschip.
	Bij het instellen van beveiligingsniveau 3 kan de Voorzitter van de NAMB dringende maatregelen nemen die moeten opgevolgd worden door het zeeschip.
	§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging evalueert elke maand of het verhoogde beveiligingsniveau moet worden aangehouden, verhoogd of verlaagd moet worden en maakt deze evaluatie over aan het NCCN voor advies. De evaluatie en het advies worden overgemaakt aan de Voorzitter van de NAMB die binnen de vijf dagen een beslissing neemt.
	§ 4. Elke wijziging van het beveiligingsniveau wordt door de Cel Maritieme Beveiliging ter kennis gebracht van de minister, de CSO van het betrokken zeeschip, de leden van de NAMB en het MIK.

	De CSO bezorgt aan de Cel Maritieme Beveiliging de schriftelijke bevestiging dat de kapitein de wijziging van het beveiligingsniveau heeft ontvangen.
	Onderafdeling 2 – Beveiligingspersoneel van de reder
	Art. 2.5.2.52. CSO
	Voor elk Belgisch zeeschip dat door de reder geëxploiteerd wordt, stelt de reder een CSO aan. Een CSO kan worden aangesteld voor één of meerdere schepen en een reder heeft het recht om meer dan één CSO aan te stellen indien de reder meerdere schepen exploiteert.
	De aanstelling van een CSO in het eerst lid of elke wijziging daaraan wordt door de reder onmiddellijk gemeld aan de Cel Maritieme Beveiliging.
	Art. 2.5.2.53. SSO
	De reder zorgt ervoor dat op elk schip een SSO aanwezig is.
	De reder houdt een lijst van de SSO's voor zijn schepen bij en bezorgt deze op eenvoudig verzoek aan de Cel Maritieme Beveiliging.
	Onderafdeling 3 - Verplichtingen van de reder
	Art. 2.5.2.54. Verantwoordelijkheid
	De reder is verantwoordelijk om de nodige steun te geven aan de CSO, de SSO en de kapitein zodat deze de taken en verantwoordelijkheden bepaald in de ISPS-Code, de ISPS-Verordening, dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten naar behoren kunnen uitvoeren.
	Art. 2.5.2.55. Beoordeling van de scheepsbeveiliging
	De reder zorgt ervoor dat de CSO een beoordeling van de scheepsbeveiliging uitvoert voor elke zeeschip dat wordt geëxploiteerd door de reder. De beoordeling wordt uitgevoerd overeenkomstig punt 8 van Deel A van de ISPS-Code en punt 8 van Deel B van de ISPS-Code dat van dwingend recht is voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.
	De NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole zijn bevoegd om kennis te nemen van de goedgekeurde beoordeling van de scheepsbeveiliging. De reder bezorgt deze goedgekeurde beoordeling op eenvoudig verzoek aan de NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole.
	Art. 2.5.2.56. Scheepsbeveiligingsplan

	§ 1. De reder is ervoor verantwoordelijk dat de CSO een scheepbeveiligingsplan uitwerkt en ter goedkeuring voorlegt aan de Scheepvaartcontrole.
	De goedkeuring kan door de minister gedelegeerd worden aan een erkende beveiligingsorganisatie. De Koning bepaalt de modaliteiten waaronder deze delegatie mogelijk is.
	Het scheepsbeveiligingsplan wordt opgesteld overeenkomstig punt 9 van Deel A van de ISPS-Code en punt 9 van Deel B van de ISPS-Code dat van dwingend recht is voor de toepassing van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten.
	§ 2. De Koning bepaalt wie de bepalingen van punt 19 van deel A van de ISPS-code betreffende de keuring en certificatie van Belgische zeeschepen uitvoert.
	§ 3. Het scheepsbeveiligingsplan kan worden ingetrokken indien het schip niet meer voldoet aan de vereisten bedoeld in punt 9 van Deel A van de ISPS-Code en punt 9 van Deel B van de ISPS-Code.
	Onderafdeling 4 – Vorming en oefeningen
	Art. 2.5.2.57. Vorming
	§ 1. Elke CSO, SSO en het walpersoneel dat met beveiliging is belast moet kennis hebben van en getraind worden in al de volgende onderdelen die relevant zijn voor het zeeschip:
	1° de beveiligingsadministratie;
	2° de van toepassing zijnde internationale verdragen, codes en aanbevelingen;
	3° de van toepassing zijnde Belgische en Europese wetgeving en voorschriften;
	4° de verantwoordelijkheden en functies van andere beveiligingsorganisaties;
	5° de methodiek voor de beoordeling van de scheepsbeveiliging;
	6° de onderzoeks- en inspectiemethoden voor scheepsbeveiliging;
	7° de scheeps- en havenactiviteiten en -voorwaarden;
	8° de beveiligingsmaatregelen voor schepen en havenfaciliteiten;
	9° de paraatheid en reacties in noodsituaties en voorzorgmaatregelen;
	10° de instructiemethoden voor beveiligingstraining en scholing, waaronder beveiligingsmaatregelen en – procedures;
	11° de omgang met gevoelige informatie met betrekking tot de beveiliging en de

	communicatie met betrekking tot de beveiliging;
	12° de huidige dreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;
	13° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
	14° de herkenning van de kernmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
	15° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;
	16° de beveiligingsapparatuur en – systemen, en de beperking van hun functies;
	17° de methoden voor controle, inspectie, bewaking en toezicht;
	18° de beveiligingsoefeningen;
	19° de beoordeling van beveiligingsoefeningen.
	§ 2. De SSO dient bovendien voldoende kennis te hebben van en training te krijgen in de volgende onderdelen:
	1° de indeling van het zeeschip;
	2° het scheepsbeveiligingsplan en de bijhorende procedures;
	3° de technieken voor massamanagement en -beheersing;
	4° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;
	5° het testen, ijken en het onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen.
	§ 3. Bemanningsleden met specifieke beveiligingstaken dienen voldoende kennis en vaardigheid te bezitten om de hun toegewezen taken uit te kunnen voeren, waaronder:
	1° de huidige dreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;
	2° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
	3° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;
	4° de technieken die worden gebruikt om beveiligingsmaatregelen te ontduiken;
	5° de technieken voor massamanagement en -beheersing;
	6° de communicatie met betrekking tot de beveiliging;
	7° de noodprocedures en voorzorgmaatregelen;
	8° de werking van beveiligingsapparatuur en -systemen;

	9° het testen, ijken en het op zee onderhouden van beveiligingsapparatuur en -systemen;
	10° de technieken voor inspectie, bewaking en toezicht;
	11° de technieken voor het doorzoeken van lading en scheepsvoorraden.
	§ 4. Alle andere bemanningsleden dienen voldoende kennis te hebben van en gekend te zijn met de van toepassing zijnde bepalingen van het scheepsbeveiligingsplan, waaronder:
	1° de betekenis van en de daaruit voortvloeiende vereisten voor de verschillende beveiligingsniveaus;
	2° de noodprocedures en voorzorgmaatregelen;
	3° de herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
	4° de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de beveiliging kunnen bedreigen;
	5° de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken.
	§ 5. De Koning kan de organisatie van de trainingen en de afgifte van een certificaat aan de deelnemers regelen.
	Art. 2.5.2.58. Scheepsbeveiligingsalarm
	Bij het inschakelen van het scheepsbeveiligingsalarm bedoeld in Voorschrift 6 van hoofdstuk XI-2 van het SOLAS-Verdrag moet het alarm worden doorgezonden naar het MIK.
	Art. 2.5.2.59. Incidentmeldingen
	De CSO meldt onmiddellijk elk beveiligingsincident aan de Cel Maritieme Beveiliging. De Cel Maritieme Beveiliging zal de bevoegde overheden hiervan op de hoogte brengen.
	Een beveiligingsverklaring opgesteld overeenkomstig punt 5 van deel A van de ISPS-code wordt gedurende 3 jaar bewaard aan boord van het schip, en worden op eenvoudig verzoek overhandigd aan het de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole.
	Art. 2.5.2.60. Oefeningen
	De CSO houdt een overzicht bij van de oefeningen die georganiseerd worden overeenkomstig punt 13.6 van deel B van de ISPS-Code en deelt deze mee aan de Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole op verzoek.

	De CSO brengt uiterlijk 24 uur voor de geplande oefening bedoeld in punt 13.7 van deel B van de ISPS-Code de Cel Maritieme Beveiliging op de hoogte. Op verzoek van de CSO kan de Directeur-generaal Scheepvaart toestaan dat de oefening niet voorafgaandelijk wordt meegedeeld aan de Cel Maritieme Beveiliging.
	Art. 2.5.2.61. Onderrichtingen
	De Cel Maritieme Beveiliging kan onderrichtingen geven voor:
	1° de te volgen procedures door de reders in het kader van de beveiliging;
	2° de communicatie tussen de CS0, SS0, het MIK, de Cel Maritieme Beveiliging en de NAMB;
	3° de standaarden voor de fysieke bescherming van het zeeschip;
	4° de beeldvorming door middel van twee- en driedimensionale plannen;
	5° de verplichte vorming.
	Art. 2.5.2.62. Bekrachtiging
	De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.61 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.
	Afdeling 7 – Beveiliging van de Noordzee
	Art. 2.5.2.63. Beveiligingsbeoordeling
	§ 1. In overleg met de exploitant van het bouw- of kunstwerk of de kabel of pijpleiding voert het MIK een beveiligingsbeoordeling uit die minstens volgende elementen bevat:
	1° de vaststelling en evaluatie van belangrijke bedrijfsmiddelen en infrastructuur die dienen te worden beschermd;
	2° de vaststelling van de risico's op ongeoorloofde acties;
	3° de vaststelling van mogelijke dreigingen voor de bedrijfsmiddelen en infrastructuur en de waarschijnlijkheid dat deze zich voordoen, met het oog op de vaststelling en prioritering van beveiligingsmaatregelen;
	4° de vaststelling, selectie en prioritering van tegenmaatregelen en procedurele wijzigingen en hun effectiviteitsniveau wat vermindering van de kwetsbaarheid betreft;
	5° de vaststelling van zwakke plekken, met inbegrip van menselijke factoren, in de infrastructuur, beleidsmaatregelen en procedures;
	6° de risicoanalyse van die onderdelen die vatbaar zijn voor spionage, terrorisme en sabotage ten gevolge van buitenlandse

	invloeden door middel van publieke of private samenwerking.
	§ 2. De NAMB beslist binnen de dertig dagen nadat het MIK de beveiligingsbeoordeling heeft overgemaakt aan de NAMB over de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling.
	Op basis van de beveiligingsbeoordeling kan de NAMB besluiten dat er geen beveiligingsplan moet worden opgesteld.
	§ 3. De beveiligingsbeoordeling wordt om de 5 jaar geëvalueerd door het MIK, ook in de gevallen waar de NAMB heeft beslist dat er geen beveiligingsplan moet worden opgesteld.
	Een beveiligingsbeoordeling kan na de goedkeuring gedurende zes maanden gebruikt worden voor het opstellen van een beveiligingsplan. Indien het beveiligingsplan niet binnen deze termijn is opgesteld of het beveiligingsplan vernieuwd moet worden, is een nieuwe beveiligingsbeoordeling vereist.
	Art. 2.5.2.64. Beveiligingsplan
	De exploitant van het bouw- of kunstwerk of de kabel of pijpleiding stelt binnen de zes maand na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling een beveiligingsplan op en legt dit voor aan het MIK. Binnen de dertig dagen geeft het MIK een advies aan de NAMB, na raadpleging van de door de Koning aangeduide diensten.
	Het beveiligingsplan bevat een bepaling over de wijze waarop en de termijn waarbinnen een oefening moet worden gehouden.
	De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van het beveiligingsplan.
	De goedkeuring geldt voor vijf jaar.
	Elke substantiële wijziging moet ook aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging moet worden beschouwd.
	Art. 2.5.2.65. Tussentijdse evaluaties
	§ 1. Het beveiligingsplan wordt door het MIK geëvalueerd:
	1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;
	2° indien de beveiliging van het bouw- of kunstwerk of kabel of pijpleiding door één of meerdere ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.

	§ 2. Op basis van deze evaluatie kan de NAMB termijnen vaststellen waarbinnen een aanpassing van het beveiligingsplan moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.64 of het MIK een nieuwe beveiligingsbeoordeling moet uitvoeren.
	Art. 2.5.2.66. Onderrichtingen
	De NAMB kan onderrichtingen geven voor :
	1° de te volgen procedures door de exploitanten in het kader van de beveiliging;
	2° de communicatie tussen de exploitanten, het MIK en de NAMB;
	3° de standaarden voor de fysieke bescherming van de bouw- of kunstwerken, kabels of pijpleidingen;
	4° de standaarden voor het houden van een permanent toezicht, met inbegrip van verlichting, beveiligingspersoneel en toegangsdetectieapparatuur en bewakingsapparatuur waaronder optische en thermische camera's;
	5° het aanduiden van gebieden waarvoor bijkomende beperkingen gelden;
	6° het voorkomen van ongeoorloofde acties;
	7° de beeldvorming voor de overheid door middel van twee- en drie dimensionele plannen en beelden.
	Art. 2.5.2.67. Bekrachtiging
	De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in artikel 2.5.2.66 bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.
	Art. 2.5.2.68. Oefening
	In overleg met het MIK wordt de beveiliging van het bouw- of kunstwerk, de kabel of de pijpleiding getest overeenkomstig hetgeen werd vastgelegd in het beveiligingsplan.
	Afdeling 8 – Erkende beveiligingsorganisaties en opleidingsinstanties
	Onderafdeling 1 – Erkende beveiligingsorganisatie
	Art. 2.5.2.69. Aanvraag en voorwaarden
	§ 1. Een onderneming die erkend wil worden als erkende beveiligingsorganisatie dient hiertoe een aanvraag in bij de Cel Maritieme Beveiliging.
	Om als beveiligingsorganisatie erkend te worden moet de onderneming voldoen aan de bepalingen van betreffende ondernemingen voor veiligheidsadvies bedoeld in artikel 8 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de

	private en bijzondere veiligheid en een vestigingseenheid hebben in België.
	De erkenning geldt enkel voor opdrachten ten behoeve van Belgische havens of havenfaciliteiten, of Belgische schepen.
	§ 2. Ondernemingen die gemachtigd zijn als erkende organisatie in uitvoering van artikel 2.2.3.15, § 2, moeten voor het uitvoeren van de taken bedoeld in artikel 2.5.2.75 geen aparte aanvraag indienen indien de machtiging tevens de ISPS-Code omvat. De Scheepvaartcontrole bezorgt elke wijziging in de lijst van erkende ondernemingen aan de NAMB.
	Art. 2.5.2.70. Audit
	De Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole voeren een audit uit waarbij de onderneming moet aantonen dat ze:
	1° beschikt over deskundigheid op het gebied van relevante aspecten van havenbeveiliging;
	2° de nodige kennis heeft van havenactiviteiten, waaronder kennis van het ontwerp en constructie van havens;
	3° de nodige kennis van andere voor de beveiliging relevante activiteiten heeft die van invloed kunnen zijn op de havenbeveiliging;
	4° in staat is om waarschijnlijke havenbeveiligingsrisico's te beoordelen;
	5° in staat is om de deskundigheid van het personeel op het gebied van havenbeveiliging te onderhouden en te verbeteren;
	6° in staat is om de blijvende betrouwbaarheid van het personeel te controleren;
	7° in staat is om de nodige maatregelen te onderhouden ter voorkoming van de bekendmaking van of toegang tot gevoelig materiaal door onbevoegden;
	8° kennis heeft van relevante internationale, Europese en Belgische regelgeving en beveiligingseisen;
	9° kennis heeft van huidige bedreigingen met betrekking tot de beveiliging en patronen daarin;
	10° kennis heeft van herkenning en opsporing van wapens, gevaarlijke stoffen en apparatuur;
	11° kennis heeft van de herkenning van de kenmerken en gedragspatronen van personen die de havenbeveiliging kunnen bedreigen, zonder daarbij te discrimineren;
	12° kennis heeft van de technieken die worden gehanteerd om beveiligingsmaatregelen te ontduiken:

	13° kennis heeft van beveiligings- en bewakingsapparatuur en -systemen en van de beperking van de functies ervan;
	14° kennis heeft van het voorkomen van ongeoorloofde acties en het opstellen van maatregelen ter voorkoming van ongeoorloofde acties.
	Art. 2.5.2.71. Erkenning
	De NAMB beslist over de erkenning op advies van de Cel Maritieme Beveiliging op grond van de audit. Een erkenning geldt voor een periode van 5 jaar.
	Art. 2.5.2.72. Intrekking
	De NAMB kan de erkenning van de beveiligingsorganisatie intrekken indien vastgesteld wordt dat deze niet meer voldoet aan de voorwaarden of niet langer kan aantonen dat ze beschikt over de elementen uit artikel 2.5.2.70.
	Art. 2.5.2.73. Tussentijdse evaluatie
	§ 1. De Cel Maritieme Beveiliging voert een tussentijdse evaluatie uit bij de erkende beveiligingsorganisatie:
	1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de erkenning;
	2° indien meerdere beveiligingsincidenten of ongeoorloofde acties worden vastgesteld op havenfaciliteiten of aan boord van zeeschepen waarvoor de erkende beveiligingsorganisatie opdrachten uitvoert;
	3° indien het vermoeden bestaat dat de erkende beveiligingsorganisatie de taken uitvoert op een wijze die de beveiliging in het gedrang kan brengen.
	§ 2. Op basis van deze evaluatie kan de NAMB:
	1° overgaan tot de intrekking overeenkomstig artikel 2.5.2.72.
	2° maatregelen vaststellen met het oog op het wegwerken van tekortkomingen en termijnen bepalen waarbinnen de erkende onderneming aan deze maatregelen moet voldoen.
	Art. 2.5.2.74. Onverenigbaarheden
	Een erkende beveiligingsorganisatie die meegewerkt heeft aan het opstellen of evalueren van een beveiligingsbeoordeling, mag niet betrokken zijn bij de opstelling, evaluatie of ander werk inzake het beveiligingsplan.
	Indien de PFSO een professionele band heeft met een erkende beveiligingsorganisatie, mag deze erkende beveiligingsorganisatie geen

	taken als bewakingsonderneming bedoeld in artikel 4 van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid uitvoeren op de havenfaciliteit waarvoor de PFSO verantwoordelijk is.
	Art. 2.5.2.75. Bevoegdheden
	Een erkende beveiligingsorganisatie kan:
	1° meewerken aan het opstellen van een beveiligingsbeoordeling;
	2° beveiligingsplannen voor havens en havenfaciliteiten opstellen, analyseren en hierover aanbevelingen formuleren;
	3° opleidingen geven en examens voor PFSO's afnemen;
	4° een PFSO ter beschikking stellen van één of meerdere havenfaciliteiten;
	5° fungeren als verwerkingsverantwoordelijke zoals bedoeld in artikel 2.5.2.91;
	6° het scheepsbeveiligingsplan goedkeuren.
	Onderafdeling 2 – Goedgekeurde opleidingsinstantie
	Art. 2.5.2.76. Goedkeuring
	Een door een Gemeenschap erkende opleidingsinstantie kan na goedkeuring door de NAMB de opleidingen bedoeld in dit hoofdstuk geven.
	Afdeling 9 – ISPS-platform
	Art. 2.5.2.77. Toepassingsgebied
	Deze afdeling regelt de elektronische informatie-uitwisseling tussen alle actoren betrokken bij de maritieme beveiliging voor de uitvoering van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten en de opslag van de informatie.
	Art. 2.5.2.78. Oprichting van het ISPS-platform
	§ 1. Er wordt een ISPS-platform opgericht.
	De doelstellingen van het ISPS-platform zijn:
	1° de opslag, opvolging en goedkeuring van alle in dit hoofdstuk vermelde beveiligingsbeoordelingen;
	2° de opslag, opvolging en goedkeuring van alle in dit hoofdstuk vermelde beveiligingsplannen;
	3° het melden, opslaan en opvolgen van beveiligingsincidenten;
	4° het melden, opslaan en opvolgen van oefeningen;
	5° het uitwisselen van informatie tussen de betrokken actoren;
	6° het ingeven, opslaan en opvolgen van inspectierapporten door de verschillende diensten;

	7° het elektronisch uitreiken en bijhouden van de verschillende certificaten;
	8° het generen van de rapporten aan de IMO en de Europese Commissie;
	9° het afbakenen van de havens en de havenfaciliteiten door middel van een GIS-component;
	10° het uitvoeren van risicoanalyses op alle aanwezige data;
	11° het visualiseren van de havens, havenfaciliteiten en schepen door middel van 2D, 3D en GIS-data;
	12° het automatiseren van de verschaffing van de beveiligingsinformatie door vreemde schepen;
	13° de opslag van de gegevens van de toegangscontrole;
	14° het opslaan van de gegevens om het naleven te controleren van het verbod bedoeld in artikel 4, § 3*bis*, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen en artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
	15° het opslaan van de gegevens om het naleven te controleren van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen;
	16° het bijhouden van de veiligheidsverificaties en aanvragen vereist door dit hoofdstuk;
	17° het bijhouden van de lijst van leden van de NAMB, LCMB en Cel Maritieme beveiliging, en de PFSO's en CSO's.
	§ 2. De toegang tot de gegevens onder 1° tot en met 7°, 9° tot en met 11° en 13° tot en met 16° is beperkt tot de leden van de NAMB, de Cel Maritieme Beveiliging en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4..4, en tot de leden van de LCMB's voor de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen, en tot de PFSO voor de eigen havenfaciliteit.
	De toegang tot de gegevens onder 8° is beperkt tot de leden van de NAMB en de Cel Maritieme Beveiliging.

	De toegang tot de gegevens onder 12° is beperkt tot de leden van de NAMB en de Cel Maritieme Beveiliging en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4.
	Art. 2.5.2.79. Financiering
	De kredieten die vereist zijn voor de oprichting en de werking van het ISPS-Platform worden ingeschreven op de begroting van het Directoraat-generaal Scheepvaart van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.
	Om gebruik te kunnen maken van het ISPS-platform voor de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.2.78, 13°, 14°, 15° en 16° kan de Koning een retributie bepalen en de modaliteiten hiervoor vaststellen.
	Art. 2.5.2.80. Beheer
	§ 1. De NAMB fungeert als beheerscomité voor het ISPS-platform.
	De minister is belast met de goede werking van het ISPS-platform.
	§ 2. De NAMB beschikt over de volgende bevoegdheden met betrekking tot het ISPS-platform:
	1° het ISPS-platform beheren;
	2° elk initiatief nemen dat kan bijdragen tot de doeltreffendheid van de veilige werking van het ISPS-platform;
	3° elk initiatief nemen tot aanpassing van het ISPS-platform aan de wijzigingen op wetgevend, regelgevend en technologisch vlak;
	4° de bevoegde minister in kennis stellen van de middelen die vereist zijn voor de goede werking van het ISPS-platform;
	5° jaarlijks aan de bevoegde minister de budgettaire ramingen meedelen met betrekking tot de kostprijs voor de werking en het onderhoud van het ISPS-platform, daarin inbegrepen de kostprijs van de in het systeem opgeslagen systemen;
	6° akkoorden sluiten met betrekking tot de diensten die vereist zijn voor het beheer van het ISPS-platform;
	7° advies verlenen op eigen initiatief of op verzoek van de bevoegde ministers met betrekking tot wetgevende en andere initiatieven die van invloed zijn op de werking van het ISPS-platform.
	Art. 2.5.2.81 Controle op het havenverbod
	Om toegang te krijgen tot een havenfaciliteit moet aan de ingang gecontroleerd worden of

	de persoon die toegang wenst te krijgen is opgenomen in het ISPS-platform als een persoon voor wie een verbod overeenkomstig artikel 4, § 3*bis*, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek werd opgelegd of aan wie krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven werd opgelegd.
	De Koning bepaalt de modaliteiten van en de werking van het ISPS-platform voor de controle bedoeld in het eerste lid.
	Afdeling 10 – Gegevensbescherming
	Onderafdeling 1 – Camerabeelden
	Art. 2.5.2.82. bewakingscamera's
	Bewakingscamera's die geïnstalleerd worden door de exploitanten van havens of havenfaciliteiten moeten voldoen aan de bepalingen van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.
	Art. 2.5.2.83. Intelligente camera's
	§ 1. Het plaatsen van intelligente camera's met het oog op de automatische nummerplaatherkenning door de exploitanten van havens en havenfaciliteiten is toegelaten waarbij het gebruik van deze camera's en de toegang tot de gegevens geregeld wordt overeenkomstig de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's .
	In afwijking van artikel 8/1 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is het gebruik van intelligente bewakingscamera's toegelaten met het oog op de automatische herkenning van vaartuigen.
	§ 2. Het gebruik van intelligente camera's overeenkomstig paragraaf 1 is toegelaten, op voorwaarde dat het plaatsing en het gebruik zijn opgenomen in het beveiligingsplan, om de naleving van de ISPS-verordening, de ISPS-Code en dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten te controleren, evenals het voorkomen van

	ongeoorloofde acties en het garanderen van de maritieme beveiliging.
	Onderafdeling 2 – Biometrische gegevens
	Art. 2.5.2.84. Gebruik
	§ 1. Met het oog op de toegangscontrole tot havenfaciliteiten en identiteitscontrole voor het behandelen van lading kunnen de beveiligingsplannen, op basis van concrete elementen in de beveiligingsbeoordelingen die de noodzaak daarvoor aantonen, voorzien dat de toegang tot de havenfaciliteit afhankelijk wordt gemaakt van de verificatie van biometrische gegevens voor alle of bepaalde categorieën van bezoekers.
	De beveiligingsplannen, op basis van concrete elementen in de beveiligingsbeoordeling die de noodzaak daarvoor aantonen, van een haven of een havenfaciliteit kunnen bepalingen opnemen om de digitale toegang tot de netwerk en informatiesystemen te beschermen door middel van biometrische gegevens.
	§ 2. Het doel van de toegangscontrole is verhinderen dat onbevoegden toegang tot de havenfaciliteit of de netwerk- en informatiesystemen kunnen verkrijgen. De verwerking van de biometrische gegevens is een uitzondering zoals bedoeld in artikel 9.2, g) van de AVG.
	Het doel van de identiteitscontrole voor het behandelen van lading is het voorkomen dat deze machines worden gebruikt bij het plegen van een ongeoorloofde actie. De verwerking van de biometrische gegevens is een uitzondering zoals bedoeld in artikel 9.2, a) en g) van de AVG.
	§ 3. Voor de toepassing van deze onderafdeling wordt onder bezoeker verstaan iedereen, met inbegrip van bestuurders en personeelsleden, die toegang wensen tot de havenfaciliteit of gedeelten van de havenfaciliteit met uitzondering van de passagiers van zeeschepen die inschepen of ontschepen op een havenfaciliteit voor het vervoer van passagiers, en voor bemanningsleden van zeeschepen.
	Art. 2.5.2.85. Erkenning verwerker
	§ 1. Biometrische gegevens kunnen enkel worden verwerkt door een onderneming die hiertoe erkend wordt door de minister op basis van de audit bedoeld in paragraaf 2 en een advies van de NAMB.

	Om als verwerker van deze biometrische gegevens erkend te worden moet de onderneming gevestigd zijn in de Europese Economische Ruimte en een vestigingseenheid hebben in België. De erkenning geldt enkel voor de verwerking van biometrische gegevens toegestaan overeenkomstig dit hoofdstuk.
	§ 2. De Cel Maritieme Beveiliging en de Scheepvaartcontrole, in samenwerking met het Centrum voor Cyberveiligheid, voeren een audit uit waarbij de onderneming moet aantonen dat:
	1° de onderneming gecertificeerd is overeenkomstig norm ISO 27001, ISO 27701 of een gelijkwaardige norm vastgesteld overeenkomstig artikel 22, § 1, van de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid;
	2° de nodige interne systemen en procedures hebben om te vermijden dat onbevoegde toegang hebben tot de biometrische gegevens;
	3° het systeem van verwerking voldoet aan de in paragraaf 3 gestelde vereisten.
	§ 3. Biometrische gegevens kunnen enkel verwerkt worden via systemen die voldoen aan de volgende voorwaarden:
	1° bij de eerste inzamelingsfase van de biometrische gegevens worden de unieke en individuele kenmerken van het individu gecodeerd en als template opgeslagen, waarna de ruwe gegevens onmiddellijk verwijderd worden;
	2° bij het verifiëren van de identiteit van het individu wordt enkel nagegaan of de informatie die ingezameld wordt op het ogenblik dat het individu zich wenst te authentiseren overeenkomt met de template die werd opgeslagen bij de eerste inzamelingsfase;
	3° de template wordt uitsluitend bewaard op een duurzaam opslagmedium in het bezit van het individu waarbij geen opslag in databases van de verwerker is toegestaan;
	4° de biometrische gegevens die tijdens de tweede inzamelingsfase voor het verifiëren van de identiteit worden ingezameld mogen niet langer bewaard worden dan nodig is om deze ingezamelde gegevens te vergelijken met de template.
	§ 4. De erkenning geldt voor onbepaalde duur.

	Na de erkenning en nadien telkens in de periode tussen de vierentwintig en zesendertig maanden na een vorige audit wordt een opvolgingsaudit uitgevoerd. Op basis van deze audit kan de minister beslissen om:
	1° termijnen op te leggen waarin de onderneming de door de minister opgelegde maatregelen moet naleven;
	2° de erkenning in te trekken.
	Onderafdeling 3 – Verwerking van persoonsgegevens
	Art. 2.5.2.86. Doeleinden
	De gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 worden verwerkt met het oog op:
	1° het garanderen van de maritieme beveiliging in havens en de havenfaciliteiten;
	2° het voorkomen van ongeoorloofde acties;
	3° het opsporen, vervolgen en bestraffen van ongeoorloofde acties;
	4° het garanderen van de beveiliging van de personen die werkzaam zijn in de havens en de havenfaciliteiten;
	5° het uitvoeren van de taken van de inlichtingendiensten;
	6° het controleren van de naleving van het verbod opgelegd overeenkomstig artikel 4, §*3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
	7° het controleren van de naleving van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen;
	8° het bijhouden van de gegevens voor de verplichte vorming en opleiding van de PFSO's zoals bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2.
	De gegevens van de leden van de inspectiediensten worden verwerkt met het oog op het identificeren van de opsteller van een inspectierapport of proces-verbaal.
	Art. 2.5.2.87. Betrokken natuurlijke personen
	De gegevens van de volgende personen mogen verwerkt worden:

	1° bezoekers van havenfaciliteiten en de personeelsleden belast met de behandeling van de lading;
	2° PSO, PFSO, CSO en SSO;
	3° leden van de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4;
	4° personen die een verbod kregen overeenkomstig artikel 4, §*3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
	5° personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen.
	Art. 2.5.2.88. Te verwerken gegevens
	§ 1. Van de bezoekers van havenfaciliteiten mogen de volgende gegevens worden verwerkt:
	1° naam en voornamen;
	2° rijksregisternummer voor Belgen;
	3° geboortedatum en adres voor niet-Belgen;
	4° e-mailadres
	5° biometrische gegevens, indien van toepassing, overeenkomstig artikel 2.5.2.84;
	6° doel van het bezoek;
	7° aankomst- en vertrekuur en datum van het bezoek;
	8°nummerplaat van wagens die de havenfaciliteit binnen- en buitenrijden;
	9° foto.
	§ 2. Van de PSO, PFSO, CSO en SSO mogen de volgende gegevens worden verwerkt:
	1° naam en voornamen;
	2° rijksregisternummer voor Belgen;
	3° geboortedatum en adres voor niet-Belgen;
	4° e-mailadres;
	5° resultaat van het examen voor PFSO's;
	6° foto.
	§ 3. Van de leden van inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4 mogen de volgende gegevens worden verwerkt:
	1° naam en voornamen;
	2° identificatienummer gegeven door de overheidsdienst waarvoor de inspecteur werkt;

	3° foto.
	§ 4° Van de personen die een verbod kregen overeenkomstig artikel 4, §*3bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en van de personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen, mogen de volgende gegevens verwerkt worden:
	1° naam en voornamen;
	2° rijksregisternummer voor Belgen;
	3° datum tot wanneer het verbod van kracht is;
	4° havens en havenfaciliteiten waar het verbod van kracht is.
	§ 5. Voor de toepassing van dit artikel worden de verwerkers gemachtigd om het rijksregister te gebruiken overeenkomstig de bepalingen van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen.
	Art. 2.5.2.89. Toegang
	De leden van de NAMB, het betrokken LCMB, de Cel Maritieme Beveiliging, het openbaar ministerie, de inlichtingendiensten en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4 hebben toegang tot de gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 en voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.
	In afwijking van het eerste lid, hebben enkel de verwerkingsverantwoordelijke en de verwerker toegang tot de biometrische gegevens.
	Art. 2.5.2.90. Bewaringstermijn
	De gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 worden bewaard gedurende de periode bepaald in het beveiligingsplan en kunnen nooit de periode van 10 jaar overschrijden.
	In afwijking van het eerste lid, mogen de biometrische gegevens slechts bewaard blijven overeenkomstig de bepalingen van artikel 2.5.2.85.
	In afwijking van het eerste lid worden de gegevens van de personen bedoeld in artikel 2.5.2.87, 4° en 5°, onmiddellijk verwijderd

	nadat het havenverbod is afgelopen of opgeheven.
	Art. 2.5.2.91. Verwerkingsverantwoordelijke
	De exploitant van de havenfaciliteit is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de bezoekers van een havenfaciliteit bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 1, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.
	De NAMB is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de PSO, PFSO, CSO, SSO en de inspecteurs, bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 2 en 3, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.
	De NAMB is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de personen bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 4, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.
	Art. 2.5.2.92. Recht op informatie
	In afwijking van de artikelen 13 en 14 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op informatie worden uitgesteld, beperkt of uitgesloten voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.
	De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.
	Art. 2.5.2.93. Recht op inzage
	In afwijking van artikel 15 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op inzage geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel

	2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.
	De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.
	Art. 2.5.2.94. Recht op rectificatie
	In afwijking van artikel 16 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op rectificatie geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.
	De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.
	Art. 2.5.2.95. Recht op beperking van de verwerking
	In afwijking van artikel 18 van verordening (EU) 2016/679 van 27 april 2016 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van richtlijn 95/46/EG, kan het recht op beperking van de verwerking, geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in artikel 2.5.2.88 met het oog op het garanderen van de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.2.86.
	De in het eerste lid bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.
	Art. 2.5.2.96. Gemeenschappelijke bepalingen

	§ 1. De beperking van de rechten bedoeld in de artikelen 2.5.2.92 tot en met 2.5.2.95 kan worden ingeroepen voor de gegevens waarvoor de NAMB of de exploitant van de havenfaciliteit de gegevensverwerker zijn.
	Deze beperkingen gelden gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle of een onderzoek, met inbegrip van de voorbereidende handelingen, en gedurende de periode die nodig is voor de vervolging, voor zover de uitoefening van de rechten afbreuk zou doen aan de behoeften van de controle, het onderzoek of de voorbereidende handelingen. De duur van de voorbereidende handelingen mag niet meer bedragen dan één jaar vanaf de ontvangst van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG.
	§ 2. Bij ontvangt van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG, bevestigt de verwerkingsverantwoordelijke de ontvangst hiervan.
	De verwerkingsverantwoordelijke informeert de betrokkene schriftelijk en binnen een termijn van één maand na de ontvangst van het verzoek over iedere weigering of beperking, alsook over de redenen voor deze weigering of beperking. De informatie over de weigering of beperking kan achterwege worden gelaten wanneer de verstrekking daarvan één van de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.2.86 zou ondermijnen. Afhankelijk van de complexiteit van de verzoeken en van het aantal verzoeken kan die termijn indien nog met nog eens twee maanden worden verlengd. De verwerkingsverantwoordelijke stelt de betrokkene binnen één maand na ontvangst van het verzoek in kennis van deze verlenging en van de redenen van het uitstel.
	De verwerkingsverantwoordelijke licht de betrokkene in over de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit en om een beroep in rechte in te stellen
	De verwerkingsverantwoordelijke vermeldt de feitelijke of juridische redenen waarop zijn beslissing steunt. Deze inlichtingen worden ter beschikking gesteld van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

	§ 3. Wanneer een dossier wordt overgemaakt aan de gerechtelijke overheid, worden de rechten van de betrokkene pas hersteld na machtiging door de gerechtelijke overheid of nadat de gerechtelijke fase is beëindigd en, in voorkomend geval, nadat de bevoegde dienst voor administratieve geldboeten een beslissing heeft genomen. Evenwel mogen inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitoefening van plichten voorgeschreven door de rechterlijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke machtiging van deze laatste.
Art. 2.7.7.2.Begrippen	Art. 2.7.7.2.Begrippen
In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :	In dit hoofdstuk wordt verstaan onder :
…	…
19° "schip/haven raakvlak" : interacties die plaatsvinden wanneer een zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het zeeschip;	19° "**schip/land raakvlak**" : interacties die plaatsvinden wanneer een zeeschip rechtstreeks en onmiddellijk betrokken is bij acties die gepaard gaan met de verplaatsing van personen of goederen, dan wel verlening van havendiensten aan of vanuit het zeeschip;
Art. 2.7.7.11. De FOSO-bijdrage	Art. 2.7.7.11. De FOSO-bijdrage
…	…
§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt elk schip/haven raakvlak als een aanloop van een haven beschouwd.	§ 6. Voor de toepassing van dit artikel wordt elk **schip/land raakvlak** als een aanloop van een haven beschouwd.
Het aantal aanlopen per individueel zeeschip en per haven waarvoor overeenkomstig paragraaf 3 de bijdrage verschuldigd is, wordt beperkt tot het aantal aanlopen per jaar die nodig zijn voor het verlenen van een door het bevoegde gewest toe te kennen "pilotage exemption certificate", ongeacht of het zeeschip loodsplichtig is of niet.	Het aantal aanlopen per individueel zeeschip en per haven waarvoor overeenkomstig paragraaf 3 de bijdrage verschuldigd is, wordt beperkt tot het aantal aanlopen per jaar die nodig zijn voor het verlenen van een door het bevoegde gewest toe te kennen "pilotage exemption certificate", ongeacht of het zeeschip loodsplichtig is of niet.
Art. 4.1.2.48. Inbreuk op de ISPS-Verordening of de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25	**Art. 4.1.2.48. Inbreuk op de ISPS-Verordeningen of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71**
Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft	**§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft:**
1° eenieder die de ISPS-Verordening overtreedt;	**1° eenieder die de ISPS-Verordening overtreedt;**
2° eenieder die de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;	**2° eenieder die de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt;**
3° eenieder die de opdracht van de bevoegde overheid, uitgevoerd krachtens de ISPS-Verordening, de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert.	**3° eenieder die de opdrachten van de NAMB, LCMB, scheepvaartcontrole, Cel Maritieme Beveiliging of de inspectiediensten, uitgevoerd krachtens de ISPS-Verordening of de artikelen 2.5.2.1 tot 2.5.2.71 van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten, verhindert of belemmert.**

	§ 2. Eenieder die een ongeoorloofde actie heeft gesteld wordt gestraft met de sanctie uit het Strafwetboek die hierop is gesteld of met een sanctie van niveau 5, welke van de 2 de zwaarste is.
	§ 3. Met een sanctie van niveau 5 wordt gestraft, eenieder die medewerking heeft verleend door handelingen te stellen of door het nalaten te handelen ongeoorloofde acties heeft toegelaten of vergemakkelijkt.
	§ 4. Bij veroordeling wegens een van de misdrijven bedoeld in paragraaf 2 en 3 kan de rechter het tijdelijk verbod uitspreken om zich binnen één of meerdere havens of havenfaciliteiten in de zin van artikel 2.5.2.3, 4° en 5° te begeven overeenkomstig de modaliteiten van artikel 4, §3*bis* van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen.
	§ 5. De overtredingen bedoeld in paragraaf 2 en 3 zijn niet strafbaar met een administratieve sanctie.
	§ 6. De procureur des Konings, de arbeidsauditeur, de federale procureur of de procureur-generaal bij het hof van beroep, al naar het geval, kan, wanneer het noodzakelijk is voor de openbare veiligheid dat ondernemingen die een havenfaciliteit exploiteren administratieve maatregelen kunnen nemen tegen verdachten van een overtreding bedoeld in de paragrafen 1 of 2, aan deze ondernemingen meedelen dat er een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek loopt naar een overtreding bedoeld in de paragrafen 1 of 2. Indien het een gerechtelijk onderzoek betreft, kan deze mededeling slechts worden gedaan met akkoord van de onderzoeksrechter.
	Art. 4.1.2.48/1. Beeldopnames van havens en havenfaciliteiten
	Eenieder die op welke wijze dan ook beeldopnames maakt van een haven of havenfaciliteit bedoeld in artikel 2.5.2.3, 4° en 5° zonder toelating van de havenbeheerder of de havenfaciliteit, en waarop de delen van de beveiligingsinfrastructuur duidelijk herkenbaar

	zijn wordt gestraft met een sanctie van niveau 2.
	Indien deze beeldopnames worden gemaakt met het oogmerk om ongeoorloofde acties zoals bedoeld in artikel 2.5.2.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek te plegen of te vergemakkelijken wordt de betrokkene gestraft met de sanctie zoals bedoeld in artikel 4.1.2.48, § 3.".
	4.1.2.48/2. Schending van de "ISPS-restricted"
	Eenieder die een document dat krachtens artikel 2.5.2.13 met "ISPS-restricted" werd aangemerkt, gebruikt buiten het kader van het doel waarvoor het is opgesteld, wordt gestraft met een gevangenisstraf van een jaar tot drie jaar en een geldboete van 100 euro tot 1.000 euro of met een van die straffen alleen..
	Indien de schending bedoeld in het eerste lid heeft geleid tot een ongeoorloofde actie wordt de maximale straf verdubbeld.
Art. 4.1.2.49.Inbreuk op de artikel en 2.5.3.1 tot 2.5.3.12, 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41	Art. 4.1.2.49.Inbreuk op de artikel en 2.5.3.1 tot 2.5.3.12, 4.2.1.9, § 1, 4.2.1.10, 4.2.1.14 of 4.2.1.32 tot 4.2.1.41
§ 1. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :	§ 1. Met een sanctie van niveau 7 wordt bestraft :
1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip aan boord waarvan de artikel en 2.5.3.4 of 2.5.3.10 niet werden nageleefd;	1° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip aan boord waarvan de artikel en 2.5.3.4 of 2.5.3.10 niet werden nageleefd;
2° onverminderd paragraaf 2, iedere andere persoon die artikel 2.5.3.5 overtreedt;	2° onverminderd paragraaf 2, iedere andere persoon die artikel 2.5.3.5 overtreedt;
3° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreedt.	3° de scheepseigenaar, de reder, de exploitant, de beheerder of de bevrachter van een schip die de uitvoeringsbesluiten van boek 2, titel 5, hoofdstuk 3 overtreedt.
Ingeval het schip een pleziervaartuig of een vissersschip is, worden de inbreuken bestraft met een sanctie van niveau 4.	Ingeval het schip een pleziervaartuig of een vissersschip is, worden de inbreuken bestraft met een sanctie van niveau 4.
Ingeval de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt het bedrag van de maximale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.	Ingeval de overtreding wordt begaan tussen zonsondergang en zonsopgang, wordt het bedrag van de maximale strafrechtelijke of administratieve geldboete verdubbeld.
…	…
§ 5. Diegene die wordt gestraft met een in de paragrafen 1 of 2 bedoelde strafrechtelijke geldboete of instemt met een in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering bedoelde minnelijke schikking moet twintig procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks storten in het Fonds Leefmilieu.	§ 5. Diegene die wordt gestraft met een in de paragrafen 1 of 2 bedoelde strafrechtelijke geldboete of instemt met een in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering bedoelde minnelijke schikking moet **dertig** procent van het bedrag van de uitgesproken geldboete of van de minnelijke schikking rechtstreeks storten in het Fonds Leefmilieu.

Art. 4.2.1.2. Bevoegdheden	Art. 4.2.1.2. Bevoegdheden
§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit :	§ 1. De door de Koning aangeduide scheepvaartcontroleurs oefenen de volgende bevoegdheden uit :
1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen;	1° het toezicht op de naleving van de door en krachtens dit wetboek, door de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart en door de wet bepaalde verplichtingen;
2° in het bijzonder :	2° in het bijzonder :
…	…
e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening, wat betreft het toezicht aan boord van schepen en het toezicht op de havenfaciliteiten; de daartoe aangestelde personeelsleden rapporteren aan de voorzitter van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging;	**e) het toezicht met het oog op de naleving van de artikelen 2.5.2.47 tot en met 2.5.2.62 voor wat betreft het toezicht aan boord van schepen; de daartoe aangeduide scheepvaartcontroleurs personeelsleden rapporteren aan de Voorzitter van de NAMB;**
Art. 4.2.1.24. Verzending	Art. 4.2.1.24. Verzending
§ 1. Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt overgezonden aan het Openbaar Ministerie voor inbreuken die strafbaar zijn met een strafrechtelijke sanctie.	§ 1. Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt overgezonden aan het Openbaar Ministerie voor inbreuken die strafbaar zijn met een strafrechtelijke sanctie.
Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt enkel overgezonden aan de sanctionerende overheid voor inbreuken die enkel strafbaar zijn met een administratieve geldboete.	Het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk wordt enkel overgezonden aan de sanctionerende overheid voor inbreuken die enkel strafbaar zijn met een administratieve geldboete.
Een exemplaar van het proces-verbaal bedoeld in het eerste lid tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bezorgd aan de sanctionerende overheid bedoeld in artikel 4.3.1.2	Een exemplaar van het proces-verbaal bedoeld in het eerste lid tot vaststelling van een inbreuk op de bepalingen van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bezorgd aan de sanctionerende overheid bedoeld in artikel 4.3.1.2
§ 2. Een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de ISPS-Verordening, op de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt bovendien onverwijld verzonden aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.	§ 2. **[…]**
Onderafdeling 4 - Scheepsrecycling	Onderafdeling 4 - Scheepsrecycling
Art. 4.2.1.42. Scheepsrecycling	Art. 4.2.1.42. Scheepsrecycling
De opsporing en vaststelling van de op de SRC-Verordening gepleegde inbreuken verrichten de scheepvaartcontroleurs overeenkomstig de	De opsporing en vaststelling van de op de SRC-Verordening gepleegde inbreuken verrichten de scheepvaartcontroleurs overeenkomstig de

bepalingen van dit wetboek inzake scheepsveiligheid.	bepalingen van dit wetboek inzake scheepsveiligheid.
	Onderafdeling 5 – Cel Maritieme Beveiliging
	Art. 4.2.1.43. Inrichting
	Binnen het DG Scheepvaart wordt een Cel Maritieme Beveiliging opgericht.
	Art. 4.2.1.44. Taken
	De Cel Maritieme Beveiliging is belast met:
	1° het ondersteunen van de NAMB;
	2° het inspecteren van de havens, de havenfaciliteiten, de schepen, de bouw- en kunstwerken, de kabels en de pijpleidingen;
	3° het opsporen van inbreuken op de ISPS-Verordening en de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten;
	4° het vertegenwoordigen van DG Scheepvaart binnen het MIK;
	5° het organiseren van regelmatig overleg met de Belgische reders en andere relevante belanghebbende;
	6° het voeren van een operationele permanentie voor beveiligingsincidenten.
	Art. 4.2.1.45. Bevoegdheden en uitvoering
	De Cel Maritieme Beveiliging heeft de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole zoals bedoeld in artikel 4.2.1.2, § 2 en 4.2.1.3 tot en met 4.2.1.21.
	Het opstellen van processen--verbaal gebeurt met naleving van de artikelen 4.2.1.22 tot en met 4.2.2.26, waarbij een afschrift van het proces-verbaal tot vaststelling van een inbreuk op de ISPS-Verordening, op de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.71 van dit wetboek of op de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt opgeladen in het ISPS-platform.
Art. 4.2.4.4. Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging	**Art. 4.2.4.4. Overheden bevoegd inzake maritieme beveiliging**
§ 1. Zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 van dit wetboek, de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en van de ISPS-Verordening :	**§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de ISPS-Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.58 en 2.5.2.65 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:**
1° binnen hun respectievelijke opdracht en bevoegdheden, de personeelsleden van de Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, de door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging	**1° de leden van de NAMB en het LCMB, waarbij de bevoegdheid van de leden van een LCMB beperkt is tot de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen;**

aangeduide personeelsleden van een waterwegbeheerder of haven, het ADCC en de havenkapiteins;	
2° de door de Koning aangeduide en te dien einde beëdigde personeelsleden van de bevoegde overheid die als effectief of plaatsvervangend lid zetelen of tewerkgesteld zijn in de organen bepaald in artikel 2.5.2.5, § 2.	**2° de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;**
§ 2. De in § 1 bedoelde personeelsleden stellen bij processen-verbaal die gelden tot het bewijs van het tegendeel, de inbreuken op de ISPS-Verordening vast, alsook de inbreuken op de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.	**3° de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging;**
Deze processen-verbaal worden onverwijld aan de procureur des Konings en de sanctionerende overheid, overgezonden alsook aan de overtreder of zijn wettelijke vertegenwoordiger in België.	**4° de Directie Kritieke Infrastructuur en risicoanalyse van het NCCN;**
De in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden zenden onverwijld een kopie van de processen-verbaal aan de nationale autoriteit voor maritieme beveiliging en aan de maritieme beveiligingsfunctionaris van de betrokken haven.	**5° de door de NAMB aangewezen personeelsleden van de haven;**
§ 3. Indien de in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.	**6° de federale en lokale politie;**
§ 4. De in paragraaf 1, 2° bedoelde personeelsleden kunnen, uitsluitend bij de uitoefening van hun opdracht bedoeld in paragraaf 1 :	**7° de PSO voor de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid van vallen.**
1° op elk ogenblik van de dag of van de nacht, zonder voorafgaande verwittiging, vrij binnengaan in alle plaatsen waar de artikel en 2.5.2.1 tot 2.5.2.25 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten van toepassing zijn, met uitsluiting van plaatsen die tot woning dienen, met dien verstande dat plaatsen die tot woning dienen, mogen slechts te allen tijde betreden worden met toelating van de bewoner of met toestemming van de bevoegde onderzoeksrechter;	**§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden stellen bij proces-verbaal dat geldt tot bewijs van tegendeel de inbreuken op de ISPS-Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.58 en 2.5.2.65 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vast.**
2° ieder persoon wiens verhoor zij nodig achten ondervragen over alle feiten waarvan de kennisname nuttig is voor de uitoefening van het toezicht;	**Deze processen-verbaal worden aan de Procureur des Konings overgezonden, alsook aan de overtreder of zijn wettelijk vertegenwoordiger in België.**

3° de identiteit controleren van de personen, in de gevallen en overeenkomstig de procedure bepaald in artikel 34, § 1, en § 4, eerste en derde lid, van de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt;	**De in paragraaf 1 bedoelde personen laden het proces-verbaal op in het ISPS-platform.**
4° zonder verplaatsing, alle boeken, registers, documenten, schijven, diskettes, banden of gelijk welke andere informatiedragers die zij nodig achten voor het volbrengen van hun opdracht ter inzage doen overleggen en uittreksels, afschriften, afdrukken, uitdraaien, kopieën of fotokopieën ervan nemen of kosteloos doen verstrekken of zelfs gelijk welke van de in dit punt bedoelde informatiedragers tegen ontvangstbewijs doen afgeven;	**§ 3. Indien de personeelsleden van de Cel Maritieme Beveiliging naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden kennis krijgen van andere misdrijven lichten zij de bevoegde politiediensten hierover onmiddellijk in.**
5° vaststellingen doen door middel van het maken van foto's, film- en video-opname	
§ 5. De personeelsleden bedoeld in paragraaf 1 kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden de medewerking vragen van de politiediensten.	
De politiediensten kunnen, met het oog op de uitoefening van hun bevoegdheden, de medewerking vragen van de in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden.	
	Art. 4.2.4.4/1 Overheden bevoegd voor de beveiliging van de Noordzee
	§ 1. Onverminderd de bevoegdheden van de Scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging zijn mede belast met het toezicht op de naleving van de artikelen 2.5.2.63 tot en met 2.5.2.68 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten:
	1° de leden van de NAMB;
	2° de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;
	3° de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging;
	4° de federale politie;
	5° de personeelsleden van het Belgische Mathematisch Model voor de Noordzee.
	§ 2. De in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden stellen bij proces-verbaal dat geldt tot bewijs van tegendeel de inbreuken van de artikelen 2.5.2.63 tot en met 2.5.2.68 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten vast.
	Deze processen-verbaal worden aan de Procureur des Konings overgezonden, alsook aan de overtreder of zijn wettelijk vertegenwoordiger in België.

	De in paragraaf 1 bedoelde personen maken melding van het proces-verbaal in het ISPS-platform.
Art. 4.2.4.7. Bevoegdheden van het personeel van Defensie	Art. 4.2.4.7. Bevoegdheden van het personeel van Defensie
In de Belgische maritieme gebieden, overeenkomstig het internationale recht en onverminderd de bevoegdheden van de politiediensten en andere overheden, kan het personeel van Defensie de volgende bevoegdheden uitoefenen :	In de Belgische maritieme gebieden, overeenkomstig het internationale recht en onverminderd de bevoegdheden van de politiediensten en andere overheden, kan het personeel van Defensie de volgende bevoegdheden uitoefenen :
….	….
9° geweld gebruiken onder de voorwaarden van artikel 37 van de wet op het politieambt en, in voorkomend geval, gebruikmaken van vuurwapens onder de voorwaarden vermeld in artikel 38, 1ste lid, 1° en 3°, van dezelfde wet.	9° geweld gebruiken onder de voorwaarden van artikel 37 van de wet op het politieambt en, in voorkomend geval, gebruikmaken van vuurwapens onder de voorwaarden vermeld in artikel 38, 1ste lid, 1° en 3°, van dezelfde wet.
	10° het, in overeenstemming met het internationale recht, afleiden van schepen, die de openbare veiligheid bedreigen of waarvan gegronde vermoedens bestaan dat het schip betrokken is bij spionage of sabotage naar een Belgische haven.
Art. 4.3.1.3. Onderlinge verhouding tussen vervolgingen	Art. 4.3.1.3. Onderlinge verhouding tussen vervolgingen
De toepassing van een administratieve geldboete wordt geregeld door de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.	De toepassing van een administratieve geldboete wordt geregeld door de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.
	Art. 4.3.1.4. Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving
	Dertig percent van het bedrag van alle strafrechtelijke en administratieve geldboetes, of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering of een administratieve minnelijke schikking bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten opgelegd voor inbreuken op dit wetboek of de scheepvaartwetten zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten wordt gestort in het Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving, opgericht door artikel 25 van de wet van xx 2022 tot wijziging van het Belgisch

	Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging.
	In afwijking van het eerste lid wordt de dertig procent van de strafrechtelijke en administratieve geldboetes, of een minnelijke schikking bedoeld in artikel 216bis van het Wetboek van Strafvordering of een administratieve minnelijke schikking bedoeld in artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, opgelegd voor overtredingen van de hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten, voor overtredingen van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee en voor overtredingen van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, gestort in het Fonds Leefmilieu.
	Bij samenloop tussen inbreuken bedoeld in het eerste en tweede lid, en in afwijking van artikel 4.1.2.49, § 5, artikel 57 van de wet van 22 april 1999 betreffende de exclusieve economische zone van België in de Noordzee, en artikel 57 van de wet 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België, wordt de dertig procent gestort in het Fonds betreffende de maritieme en mariene handhaving.
Art. 4.5.2.8. Vervolging	Art. 4.5.2.8. Vervolging
…	…
§ 6. De rechtscolleges te Brussel zijn uitsluitend bevoegd om kennis te nemen van de in de artikel en 4.5.2.2 en 4.5.2.3 bedoelde misdrijven.	§ 6. De rechtscolleges te Brussel zijn uitsluitend bevoegd om kennis te nemen van de in de artikel en 4.5.2.2 en 4.5.2.3 bedoelde misdrijven.
	Titel 6 – Bijzondere bepalingen voor de Noordzee
	Hoofdstuk 1 – Cameragebruik
	Art. 4.6.1.1. Wet van 21 maart 2007
	De wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is niet van toepassing in de Belgische maritieme zones.
	Art. 4.6.1.2. Begrippen

	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:
	1° camera: elke observatiesysteem dat beelden verwerkt;
	2° mobiele camera: camera die tijdens de observatie wordt verplaats om vanaf verschillende plaatsen of posities te filmen, met inbegrip van camera's geïnstalleerd aan boord van vaartuigen of vliegtuigen of gehangen aan drones;
	3° vaste camera: camera die tijdens de observatie op een vaste plaats blijft om vanaf deze locatie te filmen;
	4° intelligente camera: camera die ook onderdelen en software bevat die, al niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde beelden al dan niet autonoom kan verwerken;
	5° verwerkingsverantwoordelijke: de persoon bedoeld in artikel 4, 7) van de AVG.
	Art. 4.6.1.3. Toepassingsgebied
	Dit hoofdstuk is van toepassing op de plaatsing en het gebruik van camera's in de Belgische territoriale zee en de Exclusief Economische Zone.
	Art. 4.6.1.4. Doel
	Het doel van de camera's is:
	1° misdrijven tegen personen of goederen te voorkomen, vast te stellen of op te sporen;
	2° het mariene milieu te beschermen;
	3° wetenschappelijk onderzoek;
	4° de scheepvaartveiligheid garanderen;
	5° de beveiliging van de bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen te garanderen;
	6° de beveiliging van de Belgische maritieme zones garanderen;
	7° het behoud van de levende rijkdommen.
	Art. 4.6.1.5. Andere wetgeving
	Dit hoofdstuk is niet van toepassing op camera's die toegelaten zijn door of krachtens een bijzondere wet of decreet.
	Art. 4.6.1.6. Gebruik van vaste camera's in de territoriale zee
	§ 1. Het initiatief tot het plaatsen van één of meer vaste camera's wordt genomen door de verwerkingsverantwoordelijke, die enkel een openbare overheid kan zijn.
	§ 2. De verwerkingsverantwoordelijke richt de aanvraag tot het installeren van een vaste camera aan de Cel Maritieme Beveiliging en verduidelijkt in de aanvraag volgende punten:

	1° locatie van het plaatsen van de camera;
	2° de perimeter;
	3° het doeleinde van het gebruik van de camera;
	4° de specificaties van de camera;
	5° de voorgestelde bewaringstermijn die de maximale van duur zoals bepaald in paragraaf 7 niet te boven mag gaan;
	6° de wijze waarop de verwerking van de gegevens gebeurd.
	De Koning bepaalt de vorm en de inhoud van het aanvraagformulier.
	De Cel Maritieme Beveiliging vraagt een advies aan het MIK over de punten 1° tot en met 4°. Indien dit advies niet binnen de dertig dagen wordt gegeven, wordt het geacht positief te zijn.
	De Cel Maritieme Beveiliging bezorgt het dossier samen met het advies van het MIK aan de minister die beslist over de plaatsing en de modaliteiten van de camera. De beslissing van de minister is geldig voor een termijn van 5 jaar waarna deze vernieuwd moet worden.
	§ 3. De Cel Maritieme Beveiliging maakt de plaatsing van de camera bekend via een Bericht aan Zeevarenden en een publicatie op de website van de Cel Maritieme Beveiliging.
	§ 4. De verwerkingsverantwoordelijke houdt een register bij met de beeldverwerkingsactiviteiten van de camera's uitgevoerd onder zijn verantwoordelijkheid. De Koning bepaalt de inhoud van dit register, de modaliteiten en de bewaartermijn ervan.
	§ 5. Het bekijken van deze beelden in real time is enkel toegestaan door de diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1, opdat de bevoegde diensten onmiddellijk kunnen ingrijpen bij misdrijf, schade, overlast of verstoring van de openbare orde en deze diensten in hun optreden optimaal kunnen worden gestuurd, of voor het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek.
	§ 6. Het opnemen van de beelden die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens is uitsluitend toegestaan voor de verwezenlijking van de doelstellingen bedoeld in artikel 4.6.1.4.
	§ 7. De beelden die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan strikt noodzakelijk voor de verwezenlijking van de doelstellingen zoals bedoeld in artikel 4.6.1.4, zonder dat de termijn 5 jaar mag overschrijden.
	§ 8. In afwijking van paragraaf 1 kan de verwerkingsverantwoordelijke de exploitant van

	een bouw- of kunstwerk, kabel of pijpleiding zijn op voorwaarde dat de camera enkel de eigen installatie of veiligheidszone filmt en:
	1° het gebruik van de camera's is opgenomen in het beveiligingsplan bedoeld in artikel 2.5.2.64; of
	2° het gebruik van de camera tot doel heeft de naleving van de veiligheidszone vastgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 februari 2020 tot instelling van veiligheidszones in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid.
	De paragrafen 2 tot en met 4 en paragrafen 6 tot en met 7 zijn overeenkomstige toepassing. De beelden mogen in real time uitsluitend bekeken worden om de beveiliging te kunnen garanderen of onmiddellijk te kunnen ingrijpen als een vaartuig de veiligheidszone schendt.
	De beelden bedoeld in deze paragraaf kunnen gedeeld worden met de diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 voor de doeleinden bedoeld in artikel 4.6.1.4.
	Art. 4.6.1.7. Gebruik van mobiele camera's in de territoriale zee
	Een mobiele camera kan enkel geïnstalleerd worden door een overheid bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 overeenkomstig de modaliteiten in artikel 4.6.1.6.
	Art. 4.6.1.8. Gebruik van vaste of mobiele camera's in de Exclusief Economische Zone
	Het gebruik van vaste of mobiele camera's in de Exclusief Economische Zone is toegelaten overeenkomstig de modaliteiten bedoeld in artikel 4.6.1.6 en 4.6.1.7, met als bijkomende voorwaarde dat de aanvrager moet aantonen dat de camera gebruikt wordt voor één van de rechten bedoeld in artikel 56 of 60 van het VN-Zeerechtenverdrag.
	Art. 4.6.1.9. Verboden gebruik van camera's
	Elke plaatsing of gebruik van camera's in de territoriale zee of de exclusief economische zone in strijd met de bepalingen overeenkomstig de artikelen 4.6.1.4, 4.6.1.6, 4.6.1.7 en 4.6.1.8 is verboden.
	Art. 4.6.1.10. Intelligente camera's
	Het gebruik van intelligente camera's gekoppeld aan registers of bestanden van persoonsgegevens zijn enkel toegelaten met het oog op de automatische herkenning van het vaartuig.
	Art. 4.6.1.11. Recht van toegang

	§ 1. Iedere gefilmde persoon heeft een recht van toegang tot de beelden.
	De gefilmde persoon richt hiervoor een verzoek aan de verwerkingsverantwoordelijke. Dit verzoek bevat voldoende gedetailleerde aanwijzingen om de betrokken beelden precies te kunnen lokaliseren.
	Wanneer de gefilmde persoon aanspraak kan maken op het recht om een kopie te verkrijgen overeenkomstig artikel 15, 3, van de AVG kan de verwerkingsverantwoordelijke het verzoek tot toegang inwilligen, door aan de gefilmde persoon de beelden te laten bekijken, zonder een kopie van de beelden te verstrekken, teneinde te waarborgen dat:
	1° de rechten en vrijheden van andere zoals voorzien door artikel 15, 4, van de AVG niet in het gedrang komen;
	2° de openbare veiligheid of de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten, met toepassing van artikel 23, 1, c) en d), van de AVG niet in gevaar wordt gebracht.
	Art. 4.6.1.12. Strafbepalingen
	Overtreding van de artikelen 4.6.1.6 tot 4.6.1.10 wordt gestraft met een geldboete van 100 euro tot 10.000 euro. Wordt gestraft met dezelfde geldboete, de persoon die de beschikking heeft over een afbeelding waarvan redelijkerwijs kan vermoed worden dat dit beeld verkregen met schending van deze artikelen.
	Hoofdstuk 2 – Andere detectiemiddelen
	Art. 4.6.2.1. Overheden
	De diensten bedoeld in artikel 4.2.4.4/1 kunnen detectieapparatuur plaatsen in de Belgische maritieme zones, met inbegrip van onderwater sensoren.
	Indien door middel van deze detectieapparatuur een persoon geïdentificeerd kan worden, is de procedure van artikel 4.6.1.6 of 4.6.1.8 van overeenkomstige toepassing.
	Art. 4.6.2.2. Private personen
	Een natuurlijk of rechtspersoon kan detectieapparatuur plaatsen in de Belgische maritieme zones om de naleving van de veiligheidszone vastgesteld overeenkomstig het koninklijk besluit van 4 februari 2020 tot instelling van veiligheidszones in de zeegebieden onder Belgische rechtsbevoegdheid te controleren.

	Indien door middel van deze detectieapparatuur een persoon geïdentificeerd kan worden, is de procedure van artikel 4.6.1.6 of 4.6.1.8 van overeenkomstige toepassing.”.
	Art. 4.6.2.3. Strafbepalingen
	Overtreding van de artikelen 4.6.2.1 of 4.6.2.2 wordt gestraft met een geldboete van 100 euro tot 10.000 euro.
BASISTEKST VAN HET GERECHTELIJK WETBOEK	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 73. Er is een rechtbank van eerste aanleg, een arbeidsrechtbank en een ondernemingsrechtbank, waarvan de gebiedsomschrijving is vastgesteld in het bijvoegsel van dit Wetboek.	Art. 73. Er is een rechtbank van eerste aanleg, een arbeidsrechtbank en een ondernemingsrechtbank, waarvan de gebiedsomschrijving is vastgesteld in het bijvoegsel van dit Wetboek.
In afwijking van het eerste lid, zijn er in het gerechtelijk arrondissement Brussel een Nederlandstalige arrondissementsrechtbank, rechtbank van eerste aanleg, arbeidsrechtbank en ondernemingsrechtbank, en een Franstalige arrondissementsrechtbank, rechtbank van eerste aanleg, arbeidsrechtbank en ondernemingsrechtbank.	In afwijking van het eerste lid, zijn er in het gerechtelijk arrondissement Brussel een Nederlandstalige arrondissementsrechtbank, rechtbank van eerste aanleg, arbeidsrechtbank en ondernemingsrechtbank, en een Franstalige arrondissementsrechtbank, rechtbank van eerste aanleg, arbeidsrechtbank en ondernemingsrechtbank.
	Art. 73bis. In afwijking van artikel 73 en de gebiedsomschrijving in het bijvoegsel bij dit Wetboek, worden inbreuken op de Verordening (EG) Nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.46 van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten en artikel 4.1.2.48/1 die gepleegd worden in het deel van het Linkerscheldeoevergebied, bedoeld in artikel 1 van de wet van 19 juni 1978 betreffende het beheer van het Linkerscheldeoevergebied ter hoogte van Antwerpen en houdende maatregelen voor het beheer en de exploitatie van de haven van Antwerpen, vervolgd door de bevoegde rechtbanken van het gerechtelijk arrondissement Antwerpen.
BASISTEKST VAN DE WET VAN 24 FEBRUARI 1921 BETREFFENDE HET VERHANDELEN VAN GIFTSTOFFEN, SLAAPMIDDELEN EN VERDOVENDE MIDDELEN, PSYCHOTROPE STOFFEN, ONTSMETTINGSSTOFFEN EN ANTISEPTICA EN VAN DE STOFFEN DIE GEBRUIKT WORDEN VOOR DE ILLEGALE VERVAARDIGING VAN VERDOVENDE MIDDELEN EN PSYCHOTROPE STOFFEN	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**

Art. 4. § 1. Onverminderd de toepassing van de artikelen 31 en 32 van het Strafwetboek in geval van veroordeling tot een criminele straf, kunnen de daders van de in de artikelen 2, 2°, 2bis, 2quater en 3 omschreven misdrijven, alsmede hun medeplichtigen, veroordeeld worden tot ontzetting overeenkomstig artikel 33 van hetzelfde Wetboek.	Art. 4. § 1. Onverminderd de toepassing van de artikelen 31 en 32 van het Strafwetboek in geval van veroordeling tot een criminele straf, kunnen de daders van de in de artikelen 2, 2°, 2bis, 2quater en 3 omschreven misdrijven, alsmede hun medeplichtigen, veroordeeld worden tot ontzetting overeenkomstig artikel 33 van hetzelfde Wetboek.
…	…
§ 3bis. Bij veroordeling wegens een van de misdrijven omschreven in de artikelen 2, 2°, 2bis, 2quater en 3, kan de rechter het tijdelijke verbod uitspreken zich binnen één of meerdere van de Belgische havens of havenfaciliteiten in de zin van artikel 2.5.2.2, 3° en 4° van het Belgisch Scheepvaartwetboek te begeven.	§ 3bis. **Bij veroordeling wegens een van ded misdrijven omschreven in de artikelen 2, 2°, 2bis, 2quater en 3, kan de rechter het tijdelijke verbod uitspreken zich binnen één of meerdere van de Belgische havens of havenfaciliteiten in de zin van artikel 2.5.2.3, 4° en 5° van het Belgisch Scheepvaartwetboek te begeven, en om beroepsactiviteiten uit te oefenen in deze Belgische havens of havenfaciliteiten alsook in de dienstverlenende sectoren ten behoeve van deze havens en havenfaciliteiten.**
De rechter bepaalt de termijn van het verbod, die niet langer dan twintig jaar mag zijn en omkleedt deze uitdrukkelijk met redenen in het vonnis.	De rechter bepaalt de termijn van het verbod, die niet langer dan twintig jaar mag zijn en omkleedt deze uitdrukkelijk met redenen in het vonnis.
De rechter kan dit verbod voor dezelfde termijn opleggen in geval van een veroordeling op grond van samenlopende misdrijven die niet in het eerste lid worden vermeld, ingeval de artikelen 62 of 65 van het Strafwetboek worden toegepast.	De rechter kan dit verbod voor dezelfde termijn opleggen in geval van een veroordeling op grond van samenlopende misdrijven die niet in het eerste lid worden vermeld, ingeval de artikelen 62 of 65 van het Strafwetboek worden toegepast.
…	…
BASISTEKST VAN DE WET VAN 22 APRIL 1999 BETREFFENDE DE EXCLUSIEVE ECONOMISCHE ZONE VAN BELGIE IN DE NOORDZEE	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 57. De personen die worden gestraft met een in artikel 55 bedoelde geldboete, zijn ertoe gehouden 20 % van deze geldboete te storten in het Fonds Leefmilieu.	Art. 57. De personen die worden gestraft met een in artikel 55 bedoelde geldboete, zijn ertoe gehouden **dertig procent** van deze geldboete te storten in het Fonds Leefmilieu.
BASISTEKST VAN DE WET VAN 5 AUGUSTUS 1992 OP HET POLITIEAMBT	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 25/2. § 1. Voor de toepassing van deze wet, wordt verstaan onder :	Art. 25/2. § 1. Voor de toepassing van deze wet, wordt verstaan onder :
1° mobiele camera : de camera die wordt verplaatst tijdens het gebruik ervan;	1° mobiele camera : de camera die wordt verplaatst tijdens het gebruik ervan;
2° tijdelijk vaste camera : de camera die voor een beperkte tijd op een plaats wordt opgesteld;	2° tijdelijk vaste camera : de camera die voor een beperkte tijd op een plaats wordt opgesteld;
3° intelligente camera : de camera die ook onderdelen en software bevat, die al dan niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde beelden al dan niet autonoom kunnen verwerken;	3° intelligente camera : de camera die ook onderdelen en software bevat, die al dan niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde beelden al dan niet autonoom kunnen verwerken;

4° niet-besloten plaats : elke plaats die niet door een omsluiting is afgebakend en vrij toegankelijk is voor het publiek, waaronder de openbare wegen beheerd door de openbare overheden bevoegd voor het wegbeheer;	4° niet-besloten plaats : elke plaats die niet door een omsluiting is afgebakend en vrij toegankelijk is voor het publiek, waaronder de openbare wegen beheerd door de openbare overheden bevoegd voor het wegbeheer;
5° voor het publiek toegankelijke besloten plaats : elk gebouw of elke door een omsluiting afgebakende plaats, bestemd voor het gebruik door het publiek waar diensten aan het publiek kunnen worden verstrekt;	5° voor het publiek toegankelijke besloten plaats : elk gebouw of elke door een omsluiting afgebakende plaats, bestemd voor het gebruik door het publiek waar diensten aan het publiek kunnen worden verstrekt;
6° niet voor het publiek toegankelijke besloten plaats : elk gebouw of elke door een omsluiting afgebakende plaats die uitsluitend bestemd is voor het gebruik door de gewoonlijke gebruikers;	6° niet voor het publiek toegankelijke besloten plaats : elk gebouw of elke door een omsluiting afgebakende plaats die uitsluitend bestemd is voor het gebruik door de gewoonlijke gebruikers;
7° omsluiting : afbakening van een plaats bestaande uit minstens een duidelijke visuele afscheiding of een aanduiding waardoor de plaatsen duidelijk van elkaar onderscheiden kunnen worden.	7° omsluiting : afbakening van een plaats bestaande uit minstens een duidelijke visuele afscheiding of een aanduiding waardoor de plaatsen duidelijk van elkaar onderscheiden kunnen worden.
§ 2. Wordt als zichtbaar beschouwd :	§ 2. Wordt als zichtbaar beschouwd :
1° het gebruik van vaste camera's, in voorkomend geval tijdelijk, aangegeven met een door de Koning vastgesteld pictogram, na advies van de bevoegde toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens;	1° het gebruik van vaste camera's, in voorkomend geval tijdelijk, aangegeven met een door de Koning vastgesteld pictogram, na advies van de bevoegde toezichthoudende autoriteit voor de verwerking van persoonsgegevens;
2° het gebruik van mobiele camera's	2° het gebruik van mobiele camera's
a) hetzij gemonteerd aan boord van politievoertuigen, -vaartuigen, -luchtvaartuigen of elk ander vervoermiddel van de politie, dat als dusdanig geïdentificeerd kan worden;	a) hetzij gemonteerd aan boord van politievoertuigen, -vaartuigen, -luchtvaartuigen of elk ander vervoermiddel van de politie, dat als dusdanig geïdentificeerd kan worden;
b) hetzij met mondelinge waarschuwing uitgaande van leden van het operationeel kader van de politiediensten, die als dusdanig identificeerbaar zijn.	b) hetzij met mondelinge waarschuwing uitgaande van leden van het operationeel kader van de politiediensten, die als dusdanig identificeerbaar zijn.
	3° wat het gebruik van vaste camera's in de Belgische maritieme zones zoals bepaald in artikel 1.1.1.4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt het pictogram bedoeld in de bepaling onder 1° vervangen door de bekendmaking zoals bepaald in artikel 4.6.1.6, § 3, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.
BASISTEKST VAN DE WET VAN 1 JULI 2011 BETREFFENDE DE BEVEILIGING EN DE BESCHERMING VAN DE KRITIEKE INFRASTRUCTUREN	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
Art. 3.Voor de toepassing van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan wordt verstaan onder :	Art. 3.Voor de toepassing van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan wordt verstaan onder :
…	…

3° " sectorale overheid " :	3° " sectorale overheid " :
a) voor de sector vervoer : de Minister bevoegd voor Vervoer of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van zijn administratie;	a) voor de sector vervoer : de Minister bevoegd voor Vervoer of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van zijn administratie **met uitzondering van de lange omvaart en short sea shipping en havens waarvoor de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit de sectoriële overheid is**;
b) voor de sector energie : de Minister bevoegd voor Energie of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van zijn administratie;	b) voor de sector energie : de Minister bevoegd voor Energie of, bij delegatie door deze, een leidend personeelslid van zijn administratie;
…	…
BASISTEKST VAN DE WET VAN 25 DECEMBER 2016 TOT INSTELLING VAN ADMINISTRATIEVE GELDBOETES VAN TOEPASSING IN GEVAL VAN INBREUKEN OP DE SCHEEPVAARTWETTEN	**TEKST AANGEPAST AAN WETSONTWERP**
	" Art. 14/4. § 1. De bevoegde autoriteit kan voor inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten en de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete, indien het feit geen schade aan derden heeft veroorzaakt, en met instemming van de overtreder, een administratieve minnelijke schikking voorstellen, hetzij onmiddellijk of hetzij binnen een door de bevoegde autoriteit bepaalde termijn volgens de door de bevoegde autoriteit bepaalde modaliteiten.
	Het bedrag van deze som mag niet hoger zijn dan het maximum van de geldboete die op die inbreuk staat, vermeerderd met de opdeciemen. Naast deze som wordt er een administratieve toeslag van 8,84 euro geheven. De door de overtreder verrichte betalingen worden eerst op deze administratieve toeslag toegerekend.
	Het bedrag van deze administratieve toeslag wordt vanaf 1 januari 2022 jaarlijks automatisch aangepast aan het indexcijfer van de gezondheidsindex op basis van de volgende formule: het bedrag van de toeslag zoals vastgesteld in het eerste lid vermenigvuldigd met het nieuwe indexcijfer en gedeeld door het aanvangsindexcijfer.
	Het nieuwe indexcijfer is het indexcijfer van de maand november van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag van de toeslag wordt aangepast en het aanvangsindexcijfer is het indexcijfer van de maand november 2021.
	Het verkregen resultaat wordt afgerond naar boven op de euro als het decimale gedeelte

	gelijk aan of meer dan 50 cent is. Het wordt naar onder op de euro afgerond als het decimale gedeelte minder is dan 50 cent.
	§ 2. De ambtenaren en overheidspersonen aangewezen door de Koning zijn belast met de toepassing van dit artikel en van de ter uitvoering ervan genomen maatregelen.
	Door betaling vervalt de administratieve vordering, tenzij de bevoegde autoriteit binnen een maand, te rekenen van de dag van de betaling, de betrokkene kennis geeft van zijn voornemen de administratieve vordering in te stellen.
	§ 3. Wanneer de administratieve minnelijk schikking niet binnen de bepaalde termijn wordt betaald kan de bevoegde autoriteit de administratieve vervolging instellen.”.

Imprimerie centrale – Centrale drukkerij