

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

7 juillet 2022

PROJET DE LOI**modifiant
le Code belge de la Navigation
concernant la sûreté maritime****RAPPORT**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Marianne VERHAERT****SOMMAIRE****Pages**

I. Procédure	3
II. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.....	3
III. Discussion	16
A. Questions et observations des membres	16
B. Réponses du ministre	22
IV. Votes.....	24
Annexes	26

*Voir:*Doc 55 **2734/ (2021/2022)**:
001: Projet de loi.**Voir aussi;**

003: Texte adopté par la commission.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

7 juli 2022

WETSONTWERP**tot wijziging
van het Belgisch Scheepvaartwetboek
betreffende de maritieme beveiliging****VERSLAG**NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marianne VERHAERT****INHOUD****Blz.**

I. Procedure	3
II. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee	3
III. Bespreking.....	16
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	16
B. Antwoorden van de minister	22
IV. Stemmingen	24
Bijlagen.....	26

*Zie:*Doc 55 **2734/ (2021/2022)**:
001: Wetsontwerp.**Zie ook:**

003: Tekst aangenomen door de commissie.

07476

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA : Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
 Ecolo-Groen : Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda
 PS : Chanelle Bonaventure, Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta
 VB : Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
 MR : Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
 CD&V : Jef Van den Bergh
 PVDA-PTB : Maria Vindevoghel
 Open Vld : Marianne Verhaert
 Vooruit : Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
 N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Kattrin Jadin, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Jasper Pillen, Tim Vandenput
 Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

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

Les Engagés : Josy Arens

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:

DOC 55 0000/000 : *Document de la 55^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*
 QRVA : *Questions et Réponses écrites*
 CRIV : *Version provisoire du Compte Rendu Intégral*
 CRABV : *Compte Rendu Analytique*
 CRIV : *Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*
 PLEN : *Séance plénière*
 COM : *Réunion de commission*
 MOT : *Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Afkorting bij de nummering van de publicaties:

DOC 55 0000/000 : *Parlementair document van de 55^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
 QRVA : *Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
 CRIV : *Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
 CRABV : *Beknopt Verslag*
 CRIV : *Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
 PLEN : *Plenum*
 COM : *Commissievergadering*
 MOT : *Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de ses réunions des 21 et 28 juin 2022.

I. — PROCÉDURE

Lors de sa réunion du 21 juin 2022, votre commission a décidé de demander l'avis du Service Affaires juridiques et Documentation parlementaire relativement au projet de loi à l'examen. Le service en question n'a cependant pas pu répondre favorablement à la demande, au motif que la production d'une note de légistique qualitativement satisfaisante n'est possible que dans le cadre d'une procédure de deuxième lecture et dans le respect des délais tels que prévus par l'article 83 du Règlement.

II. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU VICE-PREMIER MINISTRE ET MINISTRE DE LA JUSTICE ET DE LA MER DU NORD

M. Vincent Van Quickenborne, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, commente le projet de loi à l'examen à l'aide d'un diaporama.

Le vice-premier ministre a déjà souligné à plusieurs reprises, au sein de cette commission, l'importance des ports et du secteur maritime pour l'approvisionnement et la prospérité du pays. Près de 90 % des objets qui se trouvent dans nos maisons sont arrivés en Belgique par bateau. L'importance économique du secteur maritime est telle qu'il convient de garantir la sûreté – en ce compris à l'égard de la cybercriminalité – des infrastructures maritimes belges au sens large, à savoir les navires, les ports et les installations portuaires.

Le ministre a déjà annoncé qu'il œuvrerait en ce sens dans sa note de politique générale en début de législature. Les premières discussions ont été lancées début 2021. Il vient aujourd'hui présenter le résultat de ces discussions aux membres.

Le projet de loi concernant la sûreté maritime est intégré au Code belge de la Navigation et remplace les dispositions en vigueur depuis 2007.

De quoi s'agit-il exactement?

Le secteur de la navigation a toujours été synonyme de croissance et de progrès. Cependant, en raison de

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergaderingen van 21 en 28 juni 2022.

I. — PROCEDURE

Tijdens haar vergadering van 21 juni 2022 heeft uw commissie beslist over voorliggend wetsontwerp het advies in te winnen van de dienst Juridische Zaken en Parlementaire Documentatie. Die dienst is evenwel niet op dat verzoek kunnen ingaan, omdat een kwalitatief toereikende wetgevingstechnische nota alleen kan worden geredigeerd naar aanleiding van een tweede lezing en met inachtneming van de termijnen als bepaald bij artikel 83 van het Reglement.

II. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN JUSTITIE EN NOORDZEE

De heer Vincent Van Quickenborne, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, licht het ter bespreking voorliggende wetsontwerp toe aan de hand van een diapresentatie.

Hij heeft in deze commissie reeds meermaals verwezen naar het belang van de havens en de maritieme sector voor de bevoorrading en de welvaart van het land. Ongeveer 90 % van de voorwerpen in de huisgezinnen zijn met een zeeschip naar ons land gekomen. De maritieme sector is dan ook van dermate groot economisch belang dat de Belgische maritieme infrastructuur in de brede zin – de schepen, havens en havenfaciliteiten – goed beveiligd moeten worden, ook tegen cybercriminaliteit.

De minister heeft reeds in zijn beleidsverklaring in het begin van deze regeerperiode aangekondigd hiervan werk te zullen maken. De eerste gesprekken werden opgestart begin 2021. Thans komt hij het resultaat hiervan aan de leden voorstellen.

Het wetsontwerp betreffende maritieme beveiliging wordt opgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek en vervangt de bepalingen die sinds 2007 van kracht waren.

Waarover gaat het nu precies?

De scheepvaart is altijd de sector geweest die zorgt voor groei en vooruitgang, maar door de bijzondere

ses caractéristiques spécifiques, la navigation est également très exposée à diverses menaces et aux petites et grandes formes de criminalité comme la contrebande, le vol, mais aussi la piraterie et le terrorisme. Après une série d'attaques contre des navires dans les années 1980, 1990 et 2000, ainsi qu'après le 11 septembre 2001, l'Organisation maritime internationale a apporté des modifications à la convention SOLAS (*Safety of Life at Sea*) et le code ISPS (*International Ship and Port Facility Security code*) a été créé.

Ce code ISPS se compose de trois parties:

- 1) un préambule;
- 2) une partie A contenant des règles impératives pour l'ensemble des pays ayant ratifié la convention SOLAS, à savoir 167 pays représentant près de 99 % de la flotte mondiale;
- 3) une partie B contenant des recommandations et des orientations en vue de l'implémentation de la partie A.

Parallèlement, la Commission européenne a pris une initiative visant à renforcer la sûreté du secteur maritime en Europe. Le règlement ISPS de 2004 rend ainsi également certains éléments de la partie B du code ISPS obligatoires afin de pouvoir garantir une sûreté minimale.

La directive 2005/65 sur la sûreté des ports visait également la sûreté des zones environnantes. Pour bien comprendre le projet de loi à l'examen, il convient d'entendre par "port" le grand ensemble d'eau et de terre ainsi que les zones environnantes qui ont une incidence sur la sûreté.

La réglementation susvisée a été transposée dans la législation fédérale en 2007 et intégrée en 2019 dans le Code belge de la Navigation avec seulement quelques adaptations.

La révision a commencé en 2021 par la réalisation d'une enquête auprès de l'ensemble des services représentés au sein de l'Autorité nationale de sûreté maritime (ANSM). Les résultats de cette enquête ont fait l'objet de nombreuses discussions avec les services compétents. Les ports et les comités locaux de sûreté maritime ou CLSM ont également été associés à ces discussions.

Les discussions ont donné lieu à la rédaction des premiers textes, qui ont été examinés avec, entre autres, les sociétés de gardiennage, l'Union royale des armateurs belges, la Vlaamse waterweg, la Commission européenne,

kenmerken is de scheepvaart ook heel kwetsbaar voor allerhande dreigingen, kleine en grote vormen van criminaliteit zoals smokkel, diefstal maar ook piraterij en terrorisme. Na een aantal aanslagen op schepen in de jaren '80, '90 en 2000 en na 9/11 werden op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie wijzigingen aangebracht aan het Solas-Verdrag (*Safety of Life at Sea-verdrag*) en werd de ISPS-code oftewel de *International Ship and Port Facility Security-code* in het leven geroepen.

Deze ISPS-code bestaat uit drie delen:

- 1) een preambule;
- 2) een Deel A, dat verplichte voorschriften bevat voor alle landen die het Solas-verdrag hebben geratificeerd, zijnde 167 landen die bijna 99 % van de wereldvloot vertegenwoordigen;
- 3) een Deel B, dat aanbevelingen en richtsnoeren bevat voor het implementeren van Deel A.

Op hetzelfde moment heeft ook de Europese Commissie een initiatief genomen om de beveiliging van de maritieme sector binnen Europa te versterken met de aanneming van de zogenaamde ISPS-Verordening uit 2004, waarmee onder meer ook delen uit het Deel B van de ISPS-code verplicht worden, teneinde een minimale beveiliging te kunnen garanderen.

Met de Havenbeveiligingsrichtlijn 2005/65 werd eveneens de beveiliging beoogd van de omliggende gebieden. Belangrijk voor een goed begrip van deze wet is dat het woord haven in dezen betrekking heeft op het grotere geheel van water, land en alle tussen- en omliggende gebieden die een invloed kunnen hebben op de beveiliging.

Deze regelgeving werd in federale wetgeving omgezet in 2007 en met slechts enkele bijstellingen overgenomen in het Belgisch Scheepvaartwetboek in 2019.

De herziening is in 2021 van start gegaan met een bevraging bij alle diensten die in de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) vertegenwoordigd zijn. Naar aanleiding van de bevindingen van die bevraging zijn met de bevoegde diensten diepgaande gesprekken gevoerd. Ook de zeehavens en de lokale comités voor maritieme beveiliging (LCMB) zijn daarbij betrokken.

De bevindingen van die bevraging worden nader toegelicht in de diapresentatie. Vervolgens werden op basis van al die gesprekken de eerste teksten opgesteld en besproken met onder meer de bewakingsondernemingen,

le Carrefour d'informations maritimes de Zeebrugge, Alfapass, etc. Les installations portuaires ont également pu apporter leur contribution.

Le champ d'application de cette loi s'étend:

— aux 6 ports maritimes et;

— 198 installations portuaires, dont 170 sont situées dans des ports maritimes et 28 le long des voies navigables, où accostent également des navires de mer.

— 9 comités locaux pour la sûreté maritime sont créés, un pour chaque port maritime et un autre pour la voie navigable flamande d'Anvers, la voie navigable flamande du Brabant flamand et du Limbourg.

Ces 9 CLSM sont dirigés par 1 autorité nationale de sûreté maritime.

Les règles internationales et européennes sont principalement axées sur le terrorisme, mais si des mesures doivent être prises pour empêcher des terroristes ou des explosifs d'entrer dans le port, ces mesures peuvent également être utilisées contre le crime organisé ou la criminalité liée à la drogue, voire le trafic d'êtres humains et la transmigration, ou encore le trafic d'animaux et d'œuvres d'art,

C'est pourquoi la définition de l'action illicite à prévenir est étendue à – en résumé – toutes les actions intentionnelles susceptibles de causer des dommages au secteur maritime au sens large.

Dans un premier temps, tout port, toute installation portuaire et tout navire sous pavillon belge doit réaliser une évaluation de la sécurité cartographiant l'ensemble des risques et des actions non autorisées.

Ensuite, le plan de sûreté contient les mesures visant à prévenir ces actions non autorisées et ces risques.

Le comité local de sûreté maritime formulera un avis sur ce plan de sûreté.

L'approbation sera donnée par l'ANSM, qui est chargée de l'analyse des risques du plan de sûreté, qui peut établir des normes et des standards à respecter obligatoirement ou formuler des recommandations concernant les bonnes pratiques appliquées par d'autres installations ou d'autres ports.

Auparavant, il appartenait au ministre de la Mer du Nord d'approuver ces plans de sûreté. À présent, le

de Belgische Redersvereniging, de Vlaamse Waterweg, de Europese Commissie, het Maritiem Informatiekruispunt in Zeebrugge, Alfapass enzovoort. Ook de havenfaciliteiten zelf hebben input kunnen geven.

Het toepassingsgebied van deze wet behelst:

— de 6 zeehavens, en;

— 198 havenfaciliteiten, waarvan er 170 gelegen zijn in de zeehavens en 28 langs de binnenwateren, waar ook zeeschepen aanmeren;

— de oprichting van 9 lokale comités voor maritieme beveiliging (LCMB's), namelijk één voor elke zeehaven, plus telkens één voor de Vlaamse Waterweg van respectievelijk Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg.

Die 9 LCMB's worden aangestuurd door één Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging.

De internationale en de Europese regels zijn hoofdzakelijk toegespitst op terrorisme, maar als maatregelen moeten worden genomen om te beletten dat terroristen of explosieven tot in de haven geraken, dan kunnen die maatregelen ook worden gebruikt tegen de georganiseerde misdaad, tegen drugscriminaliteit en zelfs tegen mensensmokkel en transmigration, alsook tegen de smokkel van dieren en kunstwerken.

Daarom wordt de definitie van de te voorkomen ongeoorloofde actie uitgebreid naar kortweg alle opzettelijke acties die schade kunnen toebrengen aan de maritieme sector in de ruime zin van het woord.

In eerste instantie moet elke haven en havenfaciliteit en elk schip onder Belgische vlag een beveiligingsbeoordeling opstellen, waarin alle risico's op ongeoorloofde acties in kaart worden gebracht.

Het beveiligingsplan bevat vervolgens de maatregelen om te voorkomen dat deze ongeoorloofde acties of risico's kunnen plaatsvinden.

Het LCMB zal een advies geven over dit beveiligingsplan.

De goedkeuring gebeurt door de NAMB, die zorgt voor de risicoanalyse en het beveiligingsplan en die daartoe dwingende normen en standaarden kan uitwerken die verplicht gevolgd moeten worden, alsook aanbevelingen kan formuleren inzake goede praktijken die andere faciliteiten of havens met succes hebben toegepast.

Vroeger moesten deze beveiligingsplannen worden goedgekeurd door de minister van Noordzee; thans kan

ministre est seulement habilité pour examiner les recours qui seraient introduits en cas de non-approbation du plan de sûreté ou en cas de retrait ultérieur de celui-ci.

Les plans de sûreté sont valables durant cinq ans et une période de transition est prévue pour les plans existants.

La première section du projet de loi contient les dispositions générales qui ajoutent certains concepts et définitions au Code maritime belge.

Il est ainsi précisé que les dispositions relatives aux navires de mer ne s'appliquent pas aux navires de guerre, aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500, aux navires de mer sans propulsion mécanique ou des navires en bois ou de construction primitive et aux navires de pêche.

Toutefois, si cela s'avère nécessaire à l'avenir, le Roi peut prendre les mesures nécessaires à cette fin.

Il est en outre précisé que la délimitation de la zone à laquelle s'appliquent les règles ISPS pour une installation portuaire ou un port se fait sur la base des coordonnées SIG (Système d'Information Géographique).

La section 2 énumère les différentes autorités et les missions qu'elles exercent, à commencer par:

1. L'Autorité nationale de sûreté maritime, située à l'adresse de la DG Transport maritime, responsable de la mise en œuvre des mesures de sûreté à bord des navires de mer, dans les ports et les installations portuaires et les infrastructures situées dans les eaux maritimes, chargée de l'élaboration d'une politique générale en matière de sûreté maritime et de normes relatives à la sûreté maritime, ainsi que du contrôle et du respect de celles-ci.

Elle est également chargée de l'approbation des plans de sûreté. Sa présidence est assurée par le directeur général de la DG Transport maritime et elle est assistée par la Cellule de la Sûreté maritime.

2. Les Comités locaux pour la sûreté maritime (CLSM) et leurs missions, notamment la mise en œuvre et l'évaluation des plans de sûreté des ports et installations portuaires et leur contrôle. Leur présidence est assurée par le PSO ou *Port Security Officer*, qui est le capitaine de port dans la plupart des cas.

bij de minister alleen nog beroep aangetekend worden als het beveiligingsplan niet zou worden goedgekeurd of in een latere fase ingetrokken zou worden.

Beveiligingsplannen zijn 5 jaar geldig, en voor de bestaande plannen is in een overgangsregeling voorzien.

Afdeling 1 van het wetsontwerp bevat de algemene bepalingen die een aantal begrippen en definities toevoegen aan het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Aldus wordt verduidelijkt dat de bepalingen van toepassing zijn op alle zeeschepen, maar niet op oorlogschepen, vrachtschepen met een brutotonnenmaat van minder dan 500, zeeschepen zonder mechanische aandrijving, houten of op primitieve wijze gebouwde schepen en vissersschepen.

Mocht in de toekomst blijken dat daarin verandering dient te komen, dan de Koning daartoe de nodige maatregelen nemen.

Voorts wordt bepaald dat de zone waarop de ISPS-regels voor een havenfaciliteit of een haven van toepassing zijn, wordt afgebakend aan de hand van de GIS-coördinaten (Geografisch Informatiesysteem).

In afdeling 2 zijn de verschillende autoriteiten opgenomen, alsook een overzicht van de taken waarmee zij zijn belast:

1. de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, gevestigd op het adres van DG Scheepvaart, die verantwoordelijk is voor de toepassing van de beveiligingsmaatregelen aan boord van zeeschepen, in havens en havenfaciliteiten en infrastructuur geplaatst in de maritieme wateren, en die belast is met het uitstippelen van een algemeen beleid inzake maritieme beveiliging, het ontwikkelen van standaarden de controle op de naleving ervan.

De NAMB voorziet in de goedkeuring van de beveiligingsplannen. De Autoriteit wordt voorgezeten door de directeur-generaal van DG Scheepvaart, bijgestaan door de Cel Maritieme Beveiliging;

2. de lokale comités voor maritieme beveiliging (LCMB) en hun taken, waaronder het uitvoeren van en advies geven over de beveiligingsplannen van havens en havenfaciliteiten, alsook de controles ter zake. Het voorzitterschap is in handen van de PSO (*Port Security Officer*), in de meeste gevallen is dit de havenkapitein;

3. Chaque membre de l'ANSM ou du CLSM doit être titulaire d'une habilitation de sécurité de niveau "SECRET" (conformément à la loi du 11 décembre 1998).

4. Seul un nombre limité de personnes peuvent prendre connaissance des documents portant la mention "ISPS-restricted".

La section 3 examine plus en détail les points suivants:

1. *Évaluation de la sûreté portuaire*

Pour les ports, cette tâche incombe au CLSM local; c'est cette évaluation qui constitue la base du plan de sûreté. Elle prend en compte non seulement le port en tant que tel, mais aussi toutes les zones environnantes qui ont un impact sur la sécurité. Elle prend en compte les éventuels points faibles et menaces, les risques d'espionnage, de terrorisme ou de sabotage ou encore les éventuelles influences étrangères par le biais de la coopération public-privé.

Le CLSM soumet l'évaluation de la sûreté portuaire à l'approbation de l'ANSM, qui dispose d'un délai de 30 jours. Ensuite, il y a 6 mois pour établir un plan de sûreté, sinon, une nouvelle évaluation doit être faite. L'absence de décision ne signifie pas une approbation automatique!

2. *Plan de sûreté portuaire*

Il est établi par l'autorité du port (le long des voies navigables, elle est assurée par le gestionnaire de la voie navigable). Il est envoyé pour avis au CLSM (30 jours), puis pour approbation à l'ANSM (30 jours). L'approbation est valable pendant 5 ans. Chaque modification substantielle doit être soumise au CLSM et à l'ANSM.

3. En outre, cette section détermine également quand un plan de sûreté portuaire peut être retiré par l'ANSM ou comment l'ANSM peut interdire au port d'accueillir d'autres navires de mer.

4. Il est bien sûr possible d'introduire un recours dans les 10 jours auprès du ministre de la Mer du Nord, qui dispose de 30 jours pour prendre une décision.

Autre point de cette section:

Le plan sera testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice. Le *Port Security Officer* devra en faire rapport à l'ANSM.

3. elk lid van de NAMB en de LCMB's moet beschikken over een veiligheidsmachtiging "GEHEIM" (conform de wet van 11 december 1998);

4. documenten kunnen aangemerkt worden als *ISPS restricted*, waardoor het aantal personen die ervan kennis kunnen nemen, beperkt zal worden.

In afdeling 3 komen de volgende aspecten uitvoerig aan bod:

1. *Beoordeling van de havenbeveiliging*

Voor de havens is die beoordeling de taak van het LCMB; ze ligt ten grondslag aan het beveiligingsplan. Daarbij wordt niet alleen rekening gehouden met de haven als dusdanig, maar ook met alle omringende gebieden die van invloed zijn op de beveiliging. Er wordt rekening gehouden met mogelijke zwakke plekken en dreigingen, risico's van spionage, terrorisme of sabotage of eventuele buitenlandse beïnvloeding door middel van publiek-private samenwerking.

Het LCMB legt de havenbeveiligingsbeoordeling ter goedkeuring voor aan de NAMB, die daarvoor over een termijn van dertig dagen beschikt. Vervolgens heeft men zes maanden de tijd om een beveiligingsplan op te stellen, zo niet moet de evaluatie worden overgedaan. Het uitblijven van een beslissing betekent niet dat er automatisch goedkeuring wordt gegeven.

2. *Havenbeveiligingsplan*

Dit plan wordt opgesteld door het havenbestuur (voor de binnenwateren gebeurt dit door de waterwegbeheerder). Het wordt voor advies aan het LCMB voorgelegd (dertig dagen) en vervolgens ter goedkeuring aan de NAMB (dertig dagen). De goedkeuring blijft vijf jaar geldig. Elke belangrijke wijziging moet aan het LCMB en de NAMB worden voorgelegd.

3. Verder bepaalt deze afdeling wanneer een havenbeveiligingsplan door de NAMB kan worden ingetrokken en hoe de NAMB de haven een verbod kan opleggen om nog zeeschepen te ontvangen.

4. Daartegen kan uiteraard binnen tien dagen beroep worden ingesteld bij de minister van Noordzee, die dertig dagen tijd heeft om een beslissing te nemen.

Een volgend punt in deze afdeling:

Ten minste eenmaal per kalenderjaar wordt het plan getest door middel van een oefening, waarvan verslag moet worden uitgebracht bij de NAMB door de Port Security Officer.

L'ANSM distingue trois niveaux de sûreté qu'il ne faut pas confondre avec les quatre niveaux de menace fixés sur terre par le NCCN suivant les avis de l'OCAM. Ces trois niveaux de sûreté correspondent à des mesures qui doivent être prises par les ports, les installations portuaires et les navires en complément du niveau de menace sur terre. L'ANSM distingue:

- le niveau 1: mesures appropriées minimales (quotidiennes);
- le niveau 2: mesures de protection supplémentaires, durant une période déterminée, indiquées en raison d'un risque accru d'incident;
- le niveau 3: mesures de protection spécifiques supplémentaires, durant une période déterminée, indiquées en raison d'un incident de sûreté qui se produit ou se produira probablement.

Tout changement de niveau a lieu à la suite d'un avis du NCCN.

Exemple concret: niveau de sûreté 3 décrété pour certaines zones de la mer Noire ou de la mer d'Azov et interdisant aux navires belges de naviguer dans ces eaux.

La section 4 traite des points suivants.

Les installations portuaires classées en 2 catégories: celles destinées au transport de marchandises et celles destinées au transport de passagers. La classification est effectuée par l'ANSM, qui peut également imposer des règles distinctes pour les installations qui reçoivent moins de 10 fois par an un navire de mer.

Il est en outre stipulé que l'évaluation de la sûreté est effectuée par le CLSM local, et approuvée par l'ANSM (30 jours). L'entreprise reçoit ensuite un certificat d'approbation.

Contrairement à un port, une installation portuaire ne dispose que de 3 mois pour préparer un plan de sûreté, qui, après approbation par l'ANSM, est également valable pour 5 ans.

La préparation du plan est effectuée par le PFSO ou l'agent de sûreté de l'installation portuaire qui peut être:

- un administrateur de l'entreprise;
- un employé de l'entreprise;

Er zijn drie beveiligingsniveaus vast te stellen door de NAMB, die niet verward mogen worden met de vier dreigingsniveaus die op land ingesteld kunnen worden door het NCCN op advies van het OCAD. De drie beveiligingsniveaus zijn maatregelen die genomen moeten worden door havens, havenfaciliteiten en schepen, bovenop het dreigingsniveau aan land. We onderscheiden:

- niveau 1: minimum aan passende maatregelen (dagdagelijks);
- niveau 2: bijkomende beschermende maatregelen gedurende een bepaalde periode zijn aangewezen in verband met een verhoogd risico op een incident;
- niveau 3: bijkomende specifieke beschermende maatregelen gedurende een bepaalde periode zijn aangewezen op grond van een beveiligingsincident dat zich waarschijnlijk zal voordoen dan wel voordoet.

Wijziging van niveau gebeurt steeds na advies van het NCCN.

Een concreet voorbeeld is het beveiligingsniveau 3 dat opgelegd werd voor delen van de Zwarte Zee of de zee van Azov, waardoor het voor Belgische schepen verboden werd naar deze wateren te varen.

In afdeling 4 komen de hierna volgende aspecten aan bod.

De havenfaciliteiten, die in twee categorieën zijn ingedeeld: die voor goederenvervoer en die voor passagiersvervoer. Die indeling gebeurt door de NAMB, die ook afzonderlijke regels kan opleggen voor faciliteiten die minder dan tien keer per jaar een zeeschip ontvangen.

Voorts wordt bepaald dat de beveiligingsbeoordeling door het LCMB wordt uitgevoerd en door de NAMB wordt goedgekeurd (dertig dagen). De onderneming krijgt vervolgens een goedkeuringscertificaat.

In tegenstelling tot een haven heeft een havenfaciliteit slechts drie maanden de tijd om een beveiligingsplan op te maken, dat na goedkeuring door de NAMB eveneens vijf jaar geldig is.

Het plan wordt opgesteld door de *Port Facility Security Officer* (PFSO). Die PFSO is ofwel:

- een bestuurder van de onderneming;
- een werknemer van de onderneming;

— un membre du personnel d'une entreprise de sécurité privée reconnue. Dans ce cas, les agents de sécurité privée doivent provenir d'une autre entreprise de sécurité privée.

Il est à noter que l'agent de sûreté de l'installation portuaire doit également se soumettre à une vérification de sécurité.

En outre, cette section contient des dispositions concernant la modification d'un plan, son retrait par l'ANSM et les évaluations et exercices intermédiaires qui doivent être organisés.

Il est important de noter que tout PFSO doit suivre une formation et réussir un examen. En outre, tout PFSO doit suivre un cours de recyclage tous les 5 ans. Il doit également transmettre les connaissances ainsi acquises aux autres membres du personnel de l'entreprise. La sûreté est, en effet, la responsabilité de tous.

Enfin, cette section dispose que l'ANSM peut donner des instructions concernant: les procédures, la communication, les normes de contrôle d'accès ou de protection physique, la formation obligatoire, la prévention des actions illicites, le signalement des incidents, etc. Ces normes peuvent se présenter sous la forme d'une recommandation mais peuvent également être confirmées par le Roi, ce qui les rend obligatoires. Actuellement, des groupes de travail ont déjà été mis en place au sein de l'ANSM pour développer ces normes.

La section 5 traite de la sûreté des navires étrangers.

Il est ainsi stipulé que le capitaine du navire ou son représentant doit fournir certaines informations relatives à la sûreté avant d'entrer dans un port belge. Cette notification doit être faite dans la plate-forme ISPS dès qu'elle est disponible. En cas de refus de fournir ces informations, le navire peut se voir refuser l'accès au port ou à l'installation portuaire.

Si le Carrefour d'information maritime, la Cellule de la Sûreté maritime et le Contrôle de la navigation ont des raisons sérieuses de penser qu'un tel navire ne respecte pas le Code ISPS, ils prennent contact avec le navire pour demander une rectification des informations, ordonner que le navire se rende à un endroit désigné, procéder à une inspection du navire, etc. Sur l'avis de ces services, le président de l'ANSM peut également refuser l'accès du navire aux ports.

Le président de l'ANSM pourra également refuser aux navires l'accès à nos ports si les Nations Unies, l'Europe

— een personeelslid van een erkende privébeveiligingsonderneming. In dat geval moeten de beveiligingsagenten afkomstig zijn van een andere privébeveiligingsonderneming.

Er dient te worden opgemerkt dat de PFSO ook een veiligheidsverificatie moet ondergaan.

Voorts bevat deze afdeling ook bepalingen omtrent het wijzigen van een plan, de intrekking ervan door de NAMB en tussentijdse evaluaties en oefeningen die georganiseerd moeten worden.

Belangrijk in dezen is dat elke PFSO opleiding moet volgen en slagen voor een examen. Vervolgens dient de PFSO elke 5 jaar een opfrissingscursus te volgen. Hij moet deze kennis ook uitdragen aan de andere personeelsleden van de onderneming; beveiliging is immers een verantwoordelijkheid van iedereen.

Tot slot bepaalt deze afdeling ook dat de NAMB onderrichtingen kan geven omtrent procedures, communicatie, standaarden voor toegangscontroles of fysieke bescherming, verplichte opleiding, voorkomen van ongeoorloofde acties, incidentmeldingen enzovoort. Deze standaarden kunnen de vorm aannemen van een aanbeveling, maar kunnen ook door de Koning bekrachtigd worden, waardoor zij van dwingend recht worden. Momenteel zijn reeds werkgroepen binnen de NAMB aan de slag om deze standaarden uit te werken.

Afdeling 5 handelt over de beveiliging van vreemde schepen.

Zo wordt bepaald dat de kapitein van het schip of diens vertegenwoordiger bepaalde veiligheidsinlichtingen moet verschaffen alvorens een Belgische haven aan te doen. Die melding moet gebeuren in het ISPS-platform zodra dit beschikbaar is. Indien wordt geweigerd die gegevens te bezorgen, kan het schip de toegang tot de haven of de havenfaciliteit worden ontzegd.

Wanneer het Maritiem Informatiekruispunt, de scheepvaartcontrole en de Cel Maritieme Beveiliging gegronde redenen hebben om aan te nemen dat dergelijk schip niet aan de ISPS-code voldoet, nemen zij contact op met het schip om een rechtzetting van de gegevens te vragen, het schip te bevelen zich naar een door hen aangewezen plaats te begeven, een inspectie uit te voeren enzovoort. Op advies van die diensten kan de voorzitter van de NAMB het schip eveneens de toegang tot de havens ontzeggen.

De voorzitter van de NAMB kan de schepen eveneens de toegang tot de Belgische havens ontzeggen

ou le Roi (par arrêté délibéré en conseil des ministres) ont pris des sanctions contre un pays tiers, des personnes physiques ou des sociétés. Pour l'instant, notre pays ne dispose pas d'une telle possibilité de décision et, par exemple, les navires russes doivent se voir refuser un pilote ou un poste d'amarrage.

La sûreté des navires battant pavillon belge est réglée dans la section 6.

En premier lieu, des niveaux de sûreté peuvent être attribués aux eaux maritimes dans lesquelles ces navires naviguent, le niveau 1 correspondant au niveau normal, le niveau 2 pouvant impliquer par exemple que le capitaine doit signaler l'heure de son entrée à la Cellule de la Sûreté maritime, qui suivra ensuite la progression du navire jusqu'à sa sortie de la zone dangereuse, ou le niveau 3 pouvant nécessiter l'interdiction totale de passage (voir la Mer d'Azov, ci-dessus).

Les navires de mer belges se voient également attribuer des niveaux de sûreté en fonction notamment de la cargaison à bord.

Un CSO ou *Company Security Officer* (agent de sûreté de l'armateur) est nommé pour les navires exploités par un armateur; un SSO ou *Ship Security Officer* (agent de sûreté du navire) est présent sur chaque navire. Les noms des CSO sont communiqués à la Cellule de la Sûreté maritime, ceux des SSO n'étant communiqués que sur simple demande.

L'armateur est en outre tenu de fournir le soutien nécessaire au CSO et au SSO et de veiller à ce que le CSO procède à une évaluation de la sûreté du navire et établisse un plan de sûreté du navire. Par ailleurs, chaque CSO, SSO et personnel à terre chargé de la sûreté doit être suffisamment formé et des exercices doivent également être organisés à cet égard.

En cas de survenance d'un incident de sûreté, celui-ci doit immédiatement être signalé à la Cellule de la Sûreté maritime.

La Cellule de la Sûreté maritime peut – à l'instar de l'ANSM – émettre des instructions sous la forme de recommandations ou faire ratifier ces instructions par le Roi.

Les dispositions relatives à la sûreté de la mer du Nord sont nouvelles dans cette loi.

La mer du Nord contient une grande quantité d'infrastructures, de câbles et de pipelines. Ce n'est pas le

wanneer de Verenigde Naties, Europa of de Koning (bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad) sancties hebben/heeft genomen jegens een derde land, natuurlijke personen of ondernemingen. België beschikt thans niet over een dergelijke beslissingsmogelijkheid, waardoor bijvoorbeeld Russische schepen moeten worden geweigerd door hen geen loods of aanlegplaats toe te kennen.

De beveiliging van schepen onder Belgische vlag wordt geregeld in afdeling 6.

In de eerste plaats kunnen beveiligingsniveaus worden afgekondigd voor zeewateren waarin deze schepen varen – waarbij niveau 1 het normale niveau is; bij niveau 2 kan bijvoorbeeld opgelegd worden dat de kapitein het tijdstip van binnenvaren moet melden, waarna het schip door de Cel Maritieme Beveiliging opgevolgd wordt tot het uit de gevaarlijke zone is; bij niveau 3 kan een totaalverbod tot doorvaart opgelegd worden (zie de Zee van Azov, *supra*).

Ook de Belgische zeeschepen hebben beveiligingsniveaus naargelang van bijvoorbeeld de lading die aan boord is.

De CSO of de *Company Security Officer* wordt aangesteld voor de schepen die geëxploiteerd worden door een reder; op het schip zelf is een SSO (*Ship Security Officer*) aanwezig. De namen van de CSO's moeten worden bezorgd aan de Cel Maritieme Beveiliging; die van de SSO's enkel op eenvoudig verzoek.

De reder is voorts verplicht de nodige steun te geven aan de CSO en SSO en erop toe te zien dat de CSO een beveiligingsbeoordeling uitvoert en een scheepsbeveiligingsplan opstelt. Bovendien moet elke CSO en SSO, alsook het walpersoneel die betrokken zijn/is bij de beveiliging, voldoende worden opgeleid en moet ook in dat verband in oefeningen worden voorzien.

Wanneer zich een beveiligingsincident voordoet, moet dit onmiddellijk aan de Cel Maritieme Beveiliging gemeld worden.

De Cel Maritieme Beveiliging kan – naar analogie van de NAMB – onderrichtingen geven onder de vorm van aanbevelingen of deze laten bekrachtigen door de Koning.

De bepalingen inzake de beveiliging van de Noordzee zijn nieuw in deze wet.

De Noordzee bevat heel wat infrastructuur, kabels en pijpleidingen. Daarvoor wordt de beveiligingsbeoordeling

CLSM qui s'en charge, mais le MIK (carrefour d'information maritime), qui se compose des DG Navigation, Défense, Douanes et Police maritime. Celle-ci est soumise à l'ANSM, qui peut donner son approbation dans les 30 jours.

Il appartient alors à l'exploitant d'établir un plan de sûreté. Ces plans sont également approuvés par l'ANSM pour une période de 5 ans, sur avis du MIK. Le plan sera évalué par le MIK dans l'intervalle.

La section prévoit également que l'ANSM peut émettre des instructions, par analogie avec les ports et les installations portuaires, sous la forme de recommandations ou ratification par le Roi.

Il faudra également veiller à organiser les exercices nécessaires pour évaluer le plan de sûreté sur ses mérites.

La section 8 porte sur les entreprises de gardiennage, qui sont des partenaires indispensables en matière de sûreté.

Afin d'être reconnue comme un organisme de sûreté dans le cadre du projet de loi à l'examen, l'entreprise doit satisfaire aux dispositions de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière.

La demande de reconnaissance doit être adressée à la Cellule de la Sûreté maritime, qui soumettra l'entreprise à un audit afin de vérifier qu'elle dispose d'une expertise des aspects pertinents en terme de sûreté portuaire ou d'activités portuaires, a une connaissance de la réglementation applicable, etc. La reconnaissance est délivrée par l'ANSM pour une durée de cinq ans sur la base de l'avis de la Cellule de la Sûreté maritime. L'entreprise fait également l'objet d'évaluations intermédiaires et la reconnaissance peut, le cas échéant, lui être retirée si elle ne remplit plus les conditions.

Par ailleurs, il convient de noter que la loi en projet prévoit qu'un organisme de sûreté qui collabore à l'élaboration d'une évaluation de la sûreté ne peut pas être impliqué dans la rédaction et l'évaluation du plan de sûreté. Si un organisme de sûreté reconnu fournit un PFSO à une installation portuaire, il ne peut plus fournir lui-même les agents de surveillance dans cette installation portuaire.

La section 8 énumère ensuite les compétences qu'une entreprise de sûreté peut exercer dans le cadre du projet de loi à l'examen.

niet door het LCMB uitgevoerd, maar door het MIK (Maritiem Informatiekruispunt), dat samengesteld is uit vertegenwoordigers van de DG Scheepvaart, Defensie, de douane en de Scheepvaartpolitie. Die beoordeling wordt voorgelegd aan de NAMB, die binnen dertig dagen haar goedkeuring kan geven.

Vervolgens moet de exploitant een beveiligingsplan opstellen. Ook dat plan moet door de NAMB worden goedgekeurd voor een periode van vijf jaar, na advies van het MIK, dat het plan tussentijds evalueert.

In deze afdeling wordt tevens bepaald dat de NAMB, naar analogie van de havens en de havenfaciliteiten, instructies kan geven in de vorm van aanbevelingen of middels bekrachtiging door de Koning.

In dezen zullen de nodige oefeningen moeten worden gehouden om het beveiligingsplan op zijn verdiensten te beoordelen.

Afdeling 8 gaat over de bewakingsondernemingen; dit zijn onmisbare partners in beveiliging.

Om erkend te worden als beveiligingsorganisatie in het kader van dit wetsontwerp, moet een onderneming alvast voldoen aan de bepalingen van de wet van 2 oktober 2017 betreffende de private veiligheid.

De aanvraag moet gericht worden aan de Cel Maritieme Beveiliging, die de onderneming doorlicht om na te gaan of de onderneming over relevante deskundigheid beschikt op het gebied van havenbeveiliging of havenactiviteiten, de toepasselijke regelgeving enzovoort. De erkenning wordt gegeven voor 5 jaar door de NAMB, op advies van de Cel Maritieme Beveiliging. Ook in dezen worden tussentijdse evaluaties uitgevoerd en kan een erkenning desgevallend ingetrokken worden wanneer de voorwaarden niet langer vervuld zijn.

Belangrijk is voorts dat deze wet bepaalt dat een erkende beveiligingsorganisatie die meewerkt aan het opstellen van een beveiligingsbeoordeling, niet betrokken mag zijn bij het opstellen en het beoordelen van het beveiligingsplan. Wanneer een erkende beveiligingsorganisatie de PFSO levert aan een havenfaciliteit, dan mag zij niet langer de bewakingsagenten zelf leveren.

Voorts wordt een opsomming gegeven van de bevoegdheden die een beveiligingsonderneming in het kader van dit wetsontwerp kan uitoefenen.

Les formations prévues dans le cadre dudit projet de loi peuvent, après approbation de l'ANSM, être dispensées par un organisme de formation reconnu par une Communauté.

La section 9 décrit la manière dont l'échange d'informations électroniques doit avoir lieu entre tous les acteurs concernés.

Jusqu'à présent, les évaluations et les plans de sûreté ont été envoyés par e-mail ou conservés sur papier dans des armoires et des tiroirs. Avec la création de la plateforme ISPS, toutes les informations entre les services seront électroniques et sécurisées. Les moyens pour sa création ont déjà été prévus et le cahier des charges est actuellement soumis à l'Inspecteur des Finances pour approbation. Le marché public sera donc prochainement lancé.

Qu'est-ce qui est prévu sur cette plateforme? Comme déjà mentionné, les évaluations et plans de sûreté, les rapports d'incidents, les informations concernant les exercices, les rapports d'inspection, les coordonnées GIS (*Geographical Information System*) des ports et des installations portuaires, les éventuels scans 3D, etc.

Le contrôle d'accès sera également effectué via cette plateforme et plus particulièrement il sera également possible de vérifier les interdictions portuaires. Les personnes qui s'inscrivent et qui font l'objet d'une interdiction portuaire peuvent ainsi se voir refuser l'accès.

C'est l'Autorité nationale de Sûreté maritime qui agira en tant que comité de gestion pour cette plateforme ISPS.

La section 10 prévoit les garanties nécessaires pour assurer la protection des données à caractère personnel en cas d'utilisation de caméras et de la biométrie.

Les caméras de surveillance qui sont installées par les exploitants de ports ou de facilités portuaires doivent notamment respecter la législation sur les caméras de 2007. Ces exploitants peuvent également installer des caméras intelligentes destinées à la reconnaissance automatique de plaques d'immatriculation, mais l'utilisation de ces données doit satisfaire aux conditions de la législation précitée de 2007. Les images ne pourront donc être visionnées que par un agent de police.

Cette disposition est étendue à l'installation de caméras pour permettre la reconnaissance automatique des navires. Toutefois, l'utilisation de ces caméras devra être prévue dans le plan de sûreté approuvé.

De opleidingen waarin in het kader van deze wetsontwerp is voorzien, kunnen worden gegeven door een door de gemeenschap erkende opleidingsinstantie, na goedkeuring door de NAMB.

In afdeling 9 wordt beschreven hoe de elektronische informatie-uitwisseling tussen alle betrokkenen moet verlopen.

Tot dusver werden de beveiligingsbeoordelingen en -plannen per email verstuurd of op papier bewaard in kasten en lades. Na de oprichting van het ISPS-platform zullen de diensten alle informatie elektronisch en beveiligd uitwisselen. De middelen voor de oprichting van dat platform werden al vrijgemaakt en het lastenboek ligt momenteel ter goedkeuring bij de inspecteur van financiën. De aanbesteding kan dus binnenkort worden bekendgemaakt.

Zoals reeds vermeld zal op het voormelde platform de volgende informatie beschikbaar zijn: de beveiligingsbeoordelingen en -plannen, de rapporten aangaande incidenten, de informatie inzake de oefeningen, de inspectieverslagen, de GIS-coördinaten (*Geographical Information System*) van de havens en van de havenfaciliteiten, de eventuele 3D-scans enzovoort.

De toegangscontrole zal eveneens via dat platform verlopen; inzonderheid zal tevens het havenverbod kunnen worden geverifieerd. Aldus kan de toegang worden geweigerd aan mensen die zich aanmelden hoewel op hen een havenverbod van toepassing is.

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) zal voor dit ISPS-platform als beheerscomité optreden.

In afdeling 10 worden de nodige garanties gegeven voor de bescherming van de persoonsgegevens bij het gebruik van camera's en biometrische gegevens.

Zo moeten bewakingscamera's die geïnstalleerd worden door exploitanten van havens en havenfaciliteiten voldoen aan de camerawetgeving van 2007. Ook intelligente camera's voor de automatische herkenning van nummerplaten mogen door deze exploitanten geplaatst worden, maar het gebruik van de gegevens moet voldoen aan de voorwaarden van de voormelde wet van 2007. De beelden zullen dus enkel bekeken kunnen worden door een politieagent.

Deze bepaling wordt verder uitgebreid naar het plaatsen van camera's met het oog op de automatische herkenning van vaartuigen. Het gebruik van deze camera's zal echter deel moeten uitmaken van het goedgekeurde beveiligingsplan.

Le projet de loi à l'examen vise aussi à régler l'utilisation des données biométriques, à la demande expresse du port d'Anvers (et d'Alfapass), où des données biométriques sont utilisées pour les contrôles d'accès, l'accès au réseau et aux systèmes d'information, et les contrôles d'identité pour le traitement des chargements. Cette possibilité devra aussi être prévue explicitement dans les plans de sûreté. Il importe en effet de procéder à des contrôles d'accès corrects, un badge d'accès pouvant aujourd'hui être acheté pour 7 500 euros au marché noir. Dès que les badges sont couplés à des données biométriques, le risque d'abus est cependant *quasi* nul.

L'Autorité de protection des données (APD) ne permet toutefois le traitement de données biométriques que dans un nombre limité de cas. Dans le projet de loi à l'examen, deux de ces motifs d'exemption ont été retenus: le consentement explicite de la personne concernée et le traitement pour des motifs d'intérêt public important.

L'objectif des contrôles d'accès est d'empêcher tout accès non autorisé aux installations portuaires ou au réseau et aux systèmes d'information, ainsi que de procéder à des contrôles d'identité pour le traitement des chargements (utilisation de machines). Les données biométriques ne seront enregistrées que sur un support de stockage durable en possession de l'individu, et donc pas dans une banque de données.

Le sous-traitant des données doit:

— être une entreprise qui a été reconnue par le ministre de la mer du Nord sur la base d'un audit effectué par la Cellule de la Sûreté maritime et du centre pour la Cybersécurité et d'un avis de l'Autorité nationale de sûreté maritime (ANSM).

— être une entreprise qui est établie dans l'Espace économique européen et qui a une unité d'établissement en Belgique.

Les données à caractère personnel ne peuvent être traitées qu'à des fins spécifiquement énumérées dans la loi, comme la prévention d'actions illicites.

Les données des PSO, PFSO, CSO, SSO, des membres des services d'inspection, des personnes interdites de port, des visiteurs et des membres du personnel chargés de la manutention des marchandises peuvent être traitées.

De même, les données pouvant être traitées sont énumérées dans le projet de loi à l'examen, et ce, en fonction de la catégorie de personnes physiques. Il est

Ook het gebruik van biometrische gegevens wordt bij dit wetsontwerp beoogd te regelen, op uitdrukkelijke vraag van de haven van Antwerpen (en Alfapass), die gebruik maken van biometrische gegevens voor toegangscontrole, toegang tot netwerk en informatiesystemen en identiteitscontrole voor het behandelen van ladingen. Ook hierin moet uitdrukkelijk in de beveiligingsplannen worden voorzien. Correcte toegangscontrole is belangrijk. Op de zwarte markt wordt vandaag 7 500 euro geboden voor een toegangsbadge. Zodra deze echter aan biometrische gegevens wordt gekoppeld, is de kans op misbruik zo goed als onbestaande.

De AVG (de Algemene Verordening Gegevensbescherming) staat de verwerking van biometrische gegevens slechts in een limitatief aantal gevallen toe. Voor deze wet werd toepassing gemaakt van twee van deze uitzonderingsgronden, namelijk de uitdrukkelijke toestemming van de betrokkene en de verwerking om redenen van zwaarwegend algemeen belang.

Het doel van de toegangscontrole is onbevoegden te verhinderen toegang te krijgen tot een havenfaciliteit of netwerk of informatiesystemen, plus identiteitscontrole voor het behandelen van een lading (gebruik machines). De biometrische gegevens worden enkel opgeslagen op een duurzaam opslagmedium dat in het bezit is van het individu, en dus niet in een database.

De onderaannemer die de gegevens verwerkt, moet een onderneming zijn die:

— werd erkend door de minister voor Noordzee, op basis van een audit uitgevoerd door de Cel Maritieme Beveiliging en het Centrum voor Cybersecurity, alsook van een advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB);

— gevestigd is in de Europese Economische Ruimte en een vestigingseenheid in België heeft.

De persoonsgegevens mogen alleen worden verwerkt met het oog op de specifiek in de wet opgesomde doeleinden, zoals het voorkomen van ongeoorloofde acties.

De gegevens die mogen worden verwerkt, hebben betrekking op de PSO, de PFSO, de CSO, SSO, de leden van de inspectiediensten, de personen voor wie een havenverbod geldt, de bezoekers, alsook de personeelsleden belast met vrachtafhandeling.

In het wetsontwerp wordt bovendien opgesomd welke gegevens mogen worden verwerkt naargelang van de categorie waartoe de natuurlijke persoon behoort. Er

important de noter que pour les membres des services d'inspection, seuls le nom, la photographie et le numéro d'identification pourront être utilisés.

L'accès aux données personnelles est limité aux membres de l'Autorité nationale de Sûreté maritime, au CLSM concerné, à la Cellule de la sûreté maritime, au ministère public et aux services de renseignement et d'inspection.

Une période de conservation de dix ans est prévue pour les données biométriques. En cas d'interdiction de port, les données seront supprimées dès que l'interdiction aura été levée ou aura pris fin.

Le responsable du traitement sera l'exploitant sera l'exploitant de l'installation portuaire ou l'ANSM, selon la catégorie des données.

Les droits à l'information, d'accès, de rectification et à la limitation du traitement sont également inscrits dans cette section, de même que les limitations de ces droits et la possibilité d'introduire une réclamation à cet égard.

Bien entendu, le projet de loi à l'examen comporte également des sanctions. En cas de non-respect, une interdiction de port peut également être imposée par le juge sur la base du Code pénal et du Code de la navigation.

— pour quiconque prend des images de ports ou d'installations portuaires sans autorisation et lorsque l'infrastructure de sûreté est clairement visible.

— violation de la *ISPS-restricted*.

La cellule de la Sûreté maritime, qui existe depuis 2018, aura dorénavant un statut définitif et des missions au sein de la DG Navigation.

Le projet de loi à l'examen énumère aussi les autorités compétentes chargées de la sûreté maritime et de la sûreté de la mer du Nord, parmi lesquelles figurent notamment le Contrôle de la navigation, la Cellule de la Sûreté maritime, les membres de l'ANSM et des CLSM, les douanes, la Défense, la police et l'UGMM.

Pour les zones maritimes belges, la législation de 2007 sur les caméras est explicitement déclarée non applicable afin qu'il n'y ait aucun doute à ce sujet.

Des dispositions spéciales pour l'utilisation de caméras de surveillance dans les eaux territoriales et les zones économiques exclusives belges sont incluses. Ainsi, les objectifs pour lesquels ces caméras peuvent être utilisées et qui peut en prendre l'initiative sont spécifiquement

moet worden aangestipt dat inzake de leden van de inspectiediensten alleen de naam, de foto en het identificatienummer mogen worden gebruikt.

De toegang tot de persoonsgegevens wordt beperkt tot de leden van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB), de leden van het betrokken LCMB, de leden van de Cel Maritieme Beveiliging, het openbaar ministerie en de inlichtingen- en inspectiediensten.

Het is de bedoeling de biometrische gegevens 10 jaar lang bij te houden. In geval van een havenverbod zouden de gegevens worden verwijderd zodra dat verbod wordt opgeheven of verstrikt.

Naargelang van de categorie is de verwerkingsverantwoordelijke de exploitant van de havenfaciliteit of de NAMB.

Recht op informatie, inzage, rectificatie en beperking van verwerking worden ook opgenomen in deze afdeling, alsook de beperking ervan en de mogelijkheid om hiertegen klacht in te dienen.

Het voorliggende wetsontwerp behelst uiteraard ook een aantal sancties. In geval van overtreding kan ook de rechter een havenverbod opleggen op grond van het Strafwetboek en het Scheepvaartwetboek. Er kunnen sancties worden opgelegd voor:

— het maken zonder toestemming van beelden van havens en havenfaciliteiten waarop de beveiligingsinfrastructuur duidelijk zichtbaar is;

— de schending van de *ISPS-restricted*.

Tevens krijgt de Cel Maritieme Beveiliging, die sinds 2018 bestaat, nu een definitief statuut en opdrachten binnen DG Scheepvaart.

De overheden die bevoegd zijn voor de maritieme beveiliging en de beveiliging van de Noordzee worden opgesomd, waaronder de Scheepvaartcontrole, de Cel Maritieme Beveiliging, leden van de NAMB en het LCMB, Douane, Defensie, politie, BMM en andere.

Het wetsontwerp geeft uitdrukkelijk aan dat de camerawetgeving uit 2007 niet geldt voor de Belgische maritieme zones, om alle twijfel daaromtrent weg te nemen.

Het bevat bijzondere bepalingen inzake het gebruik van bewakingscamera's in de Belgische territoriale wateren en in de Exclusieve Economische Zone van ons land. Het is de bedoeling specifiek te bepalen voor welke doeleinden die camera's mogen worden ingezet

déterminés. En premier lieu, il ne pourra s'agir que des autorités ou des exploitants d'infrastructures situées en mer du Nord dans la mesure où ceux-ci ne filment que leurs propres zones de sécurité et leurs propres installations.

Les demandes sont adressées à la Cellule de la Sûreté maritime, qui demande l'avis du MIK et soumet ensuite le dossier au ministre de la Mer du Nord pour approbation. La Cellule de la Sûreté maritime publiera l'endroit de l'installation de la caméra par le biais des avis aux navigateurs et sur son site internet.

L'utilisation des caméras mobiles sera également réglementée. Tout comme l'utilisation de caméras intelligentes pour la reconnaissance automatique des navires.

Les services compétents peuvent installer un équipement de détection tel que des capteurs sous-marins.

Le port d'Anvers s'étend aujourd'hui sur les arrondissements judiciaires d'Anvers et de Flandre orientale. Pour garantir l'unité des décisions, toutes les matières visées par le projet de loi à l'examen relèveront des tribunaux d'Anvers.

Le projet de loi à l'examen prévoit aussi la création d'un Fonds maritime et d'application des lois maritimes alimenté par 30 % du produit des amendes pénales et administratives, des transactions à l'amiable, etc.

La loi fixe explicitement la nature des dépenses autorisées (achat de matériel, études, etc.). La création de ce fonds permettra qu'une partie du produit des amendes revienne aux services et soit utilisée pour garantir la sûreté de la mer du Nord (ces moyens ne pouvant toutefois pas être utilisés pour recruter du personnel).

Enfin, une modification de la loi sur les amendes administratives est également prévue. Elle permettra, avec le consentement du contrevenant et uniquement en l'absence de dommage causé à des tiers, de proposer une transaction administrative qui devra être payée immédiatement ou dans un délai déterminé. Le paiement éteint l'action administrative.

Exemple: les infractions à la législation sur la navigation de plaisance ou l'intrusion dans un parc éolien.

À la demande des parquets compétents, il est également précisé que l'interdiction de port constitue à la fois

en et wia daartoe het initiatief mag nemen. In eerste instantie zal dat alleen de overheid of de exploitanten van infrastructuur in de Noordzee zijn, voor zover die alleen hun eigen veiligheidszones en installaties filmen.

De aanvragen moeten worden ingediend bij de Cel Maritieme Beveiliging, die ter zake advies vraagt aan het MIK en het dossier vervolgens ter goedkeuring voorlegt aan de minister voor Noordzee. De Cel Maritieme Beveiliging zal via de Berichten aan Zeevarenden en op haar website bekendmaken waar de camera's worden geplaatst.

Er komt ook regelgeving inzake het gebruik van mobiele camera's, alsook van intelligente camera's voor automatische scheepsherkenning.

De bevoegde diensten zullen detectieapparatuur mogen plaatsen, zoals onderwatersensoren.

Geschillen inzake de haven van Antwerpen worden momenteel behandeld door rechtbanken en parketten van Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Om de eenheid van aanpak te waarborgen, wordt voor de tenuitvoerlegging van dit wetsontwerp alles toegewezen aan de rechtbank van Antwerpen.

Met dit wetsontwerp wordt ook beoogd een Fonds voor Maritieme en Mariene handhaving op te richten, dat gefinancierd zal worden met 30 % van de strafrechtelijke en administratieve geldboetes, minnelijke schikkingen enzovoort.

De wet bepaalt uitdrukkelijk de aard van de toegestane uitgaven (aankoop materiaal, studies enzovoort). Door de oprichting van dit fonds zal een deel van de boetes terugvloeien naar de diensten en ingezet worden om de beveiliging van de Noordzee te garanderen. Personeel mag evenwel niet aangeworven worden.

Tot slot is het ook de bedoeling de wet betreffende administratieve geldboetes te wijzigen. Dankzij die wijziging zal, met toestemming van de overtreder en alleen wanneer geen schade aan derden werd veroorzaakt, een administratieve minnelijke schikking kunnen worden voorgesteld die onmiddellijk dan wel na een bepaalde termijn te betalen is. Door de betaling ervan vervalt de administratieve vordering.

Die regeling zou bijvoorbeeld worden toegepast bij overtredingen van de wetgeving inzake de pleziervaart of bij indringing in een windmolenpark.

Op verzoek van de bevoegde parketten wordt tevens verduidelijkt dat het havenverbod zowel een plaats- als

une interdiction de lieu et une interdiction professionnelle. Cette mesure ne peut être prononcée que par un juge et pour un délai de 20 ans maximum.

Le ministre conclut son intervention en formulant quelques observations finales.

Les Régions ont rendu des avis positifs sur le projet de loi à l'examen. Les avis de l'APD, du Comité R et du COC ont été suivis *quasi* entièrement, sauf en ce qui concerne:

— l'observation selon laquelle il conviendrait d'énumérer les actions relevant du champ d'application du projet de loi à l'examen dès lors que cela permettrait aux criminels de savoir comment et par quelles actions ils peuvent éviter d'être visés par le texte à l'examen;

— l'interdiction de lier les caméras aux données générées par les systèmes d'identification automatique.

Le projet de loi à l'examen a été approuvé en première lecture par le Conseil des ministres du 22 avril 2022. L'avis rendu par le Conseil d'État à propos de ce projet assez volumineux ne compte que douze pages. Le projet de loi est présenté pour approbation aux membres à peine un mois plus tard.

Cette célérité s'explique par le fait que le texte à l'examen contient les outils nécessaires pour diminuer les chances de réussite des actions illégales de certaines organisations. Il permettra d'empêcher tout accès non autorisé et d'assurer le contrôle d'accès sur la base de données biométriques. Il s'agit d'un projet de loi dans le cadre duquel les compétences relatives à la mer du Nord et à la Justice se soutiennent et se renforcent mutuellement. Le gouvernement élabore déjà en ce moment son arrêté d'exécution, ses recommandations et des normes contraignantes afin que l'ensemble des dispositions puisse entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Enfin, le ministre communique aux membres de la commission une série d'avis écrits sur papier favorables au projet de loi à l'examen.

III. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Sigrîd Goethals (N-VA) estime que la sécurité maritime revêt une importance capitale pour un pays comme le nôtre. La Belgique a un littoral étroit, mais elle dispose de plusieurs grands ports maritimes et même d'un port de catégorie mondiale (Anvers-Zeebrugge).

een beroepsverbod behelst. Die maatregel kan alleen door een rechter worden opgelegd, voor een duur van maximum 20 jaar.

De minister besluit met enkele laatste opmerkingen.

Het wetsontwerp kreeg positieve adviezen van de gewesten. Het advies van de GBA, het Comité I en het COC worden vrijwel volledig gevolgd, met uitzondering van:

— de opmerking dat acties opgelijst moeten worden die binnen het toepassingsgebied van de wetsontwerp vallen, omdat zulks ertoe zou leiden dat criminelen weten op welke manier en met welke acties ze buiten het toepassingsgebied van het wetsontwerp vallen;

— het verbod tussen de koppeling van camera's en AIS-gegevens.

Het wetsontwerp werd in eerste lezing goedgekeurd op de Ministerraad van 22 april 2022. Het advies van de Raad van State over dit toch wel omvangrijke wetsontwerp telt amper 12 pagina's. Het wetsontwerp wordt amper een maand later ter goedkeuring van de leden voorgelegd.

Waarom zo snel? Omdat in dit wetsontwerp alle nodige elementen bevat om in te werken op de slaagkans van ongeoorloofde acties van organisaties. Het biedt de mogelijkheid letterlijk de deur te sluiten voor onbevoegden en toegangscontrole te waarborgen op basis van biometrische gegevens. Het betreft een wet die beoogt te bewerkstelligen dat de bevoegdheden Noordzee en Justitie elkaar ondersteunen en versterken. De regering werkt momenteel reeds aan het uitvoeringsbesluit, de aanbevelingen en de bindende standaarden, zodat alles op 1 januari 2023 in werking kan treden.

Tot slot bezorgt de minister een aantal schriftelijke adviezen op papier aan de commissieleden, waaruit blijkt dat dit wetsontwerp wordt gesteund.

III. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Sigrîd Goethals (N-VA) stelt dat de maritieme veiligheid voor een land als België ontzettend belangrijk is. Het land heeft weliswaar een smalle kustlijn, maar niettemin enkele grote zeehavens en met Antwerpen-Zeebrugge een absolute wereldhaven. Al die havenactiviteit én de

Toute cette activité portuaire, ainsi que l'emplacement stratégique de ces ports sur la mer du Nord, où l'on observe également un important trafic maritime de transit, entraînent certains risques en termes de sécurité. Trafic de stupéfiants, transmigration, menace terroriste, espionnage, situations dangereuses pour les marins, voies de navigation dangereuses, etc. Plus il y a d'activités, plus les risques sont importants.

La N-VA attache dès lors une importance toute particulière à une bonne sécurisation – à la fois préventive et répressive – des navires, des infrastructures portuaires et des infrastructures de la mer du Nord. Elle se félicite que le cadre réglementaire ait été retravaillé pour être encore mieux aligné sur le règlement ISPS et sur la directive sur la sûreté des ports et pour mieux tenir compte des tendances et évolutions de ces dernières années. Les acteurs ont par ailleurs été consultés en la matière, ce qui est également positif.

Des signaux émanant des autorités portuaires et de différents autres acteurs indiquent que ce paquet de mesures revêt aujourd'hui une grande importance et que pour garantir une application adéquate des mesures, il s'indiquerait de le faire entrer en vigueur à la date prévue du 1^{er} janvier 2023. Le groupe de l'intervenante adoptera dès lors une position constructive en la matière.

L'avis favorable du gouvernement flamand évoque l'ouverture de négociations en vue de la conclusion d'un accord de coopération pour un meilleur partage des informations entre le niveau fédéral et les régions. Une grande partie des informations recueillies au niveau fédéral sont également utiles ou nécessaires au bon exercice des compétences régionales. Le ministre pourrait-il expliquer quel est l'état d'avancement de l'accord de coopération? Sera-t-il prêt à temps?

L'intervenante s'attarde ensuite sur le futur Fonds concernant l'application maritime et marine. Trente pour cent des amendes et transactions perçues seront versés dans ce Fonds. Il s'agit en soi d'une piste intéressante qui applique en quelque sorte le principe du "pollueur-payeur". Les services de maintien de l'ordre sont ainsi rendus partiellement responsables du renforcement de l'efficacité des contrôles et de leur augmentation. Cette piste est également avancée dans le débat relatif à la nécessité d'octroyer des ressources supplémentaires à la police judiciaire fédérale. Le but n'est toutefois pas de définir la politique en matière de contrôles uniquement en fonction des recettes budgétaires attendues. Cela pourrait à terme conduire les services de maintien de l'ordre à se concentrer sur les gains faciles: des constatations simples qui peuvent avoir lieu fréquemment et qui, cumulées, génèrent des recettes d'amendes relativement

stratégische ligging aan de Noordzee, waar ook heel wat doorgaand scheepvaartverkeer manoeuvreert, brengen een aantal veiligheidsrisico's met zich. Drugstrafiek, transmigration, terroristische dreiging, spionage, onveilige situaties voor zeevarenden, onveilige vaarroutes en dergelijke meer; hoe meer activiteit, hoe groter de risico's.

Een degelijke beveiliging van schepen, haveninfrastructuur, infrastructuur op de Noordzee, zowel preventief als repressief, is dus ook voor N-VA hoogstnodig. In dat licht is het goed dat het regelgevende kader eens werd herbekeken om het nóg beter in lijn te krijgen met de ISPS-verordening, de havenbeveiligingsrichtlijn en de tendensen en evoluties van de jongste jaren. Het is een goede zaak dat in dit verband de actoren werden geconsulteerd.

Er zijn signalen van de havenbesturen en allerhande andere actoren dat dit een belangrijk pakket is geworden dat ter wille van een degelijke handhaving het best in werking kan treden op de voorziene datum van inwerkingtreding, zijnde 1 januari 2023. De fractie van de spreker zal zich ter zake dan ook constructief opstellen.

In het positieve advies van de Vlaamse regering is sprake van de opstart van besprekingen met het oog op het sluiten van een samenwerkingsakkoord voor een betere informatiedeling tussen het federale niveau en de gewesten. Heel wat van de info die federaal wordt vergaard is immers ook nuttig of nodig voor een degelijke uitoefening van de gewestelijke bevoegdheden. Kan de minister even toelichten hoever het staat met dat samenwerkingsakkoord? Zal dat tijdig kunnen worden gesloten?

Voorts nog een kanttekening bij het nieuw op te richten Fonds betreffende de mariene en maritieme handhaving. Dertig procent van de geïnde boetes en minnelijke schikkingen zullen in dat Fonds worden gestort. Op zich is dat wel een interessante piste: het volgt enigszins het principe "de vervuiler betaalt", en op die manier worden ordediensten mee verantwoordelijk gemaakt om de handhaving efficiënter te doen verlopen en op te voeren. Het is een piste die tevens geopperd wordt in het debat inzake de nood aan bijkomende middelen voor de federale gerechtelijke politie. Maar het mag natuurlijk niet de bedoeling zijn dat het beleid inzake controles louter en vooral geijkt wordt op de verwachte budgettaire inkomsten. Dat zou ertoe kunnen leiden dat de ordediensten zich op termijn eerder gaan focussen op het laaghangend fruit: eenvoudige vaststellingen die frequent kunnen plaatsvinden en gecumuleerd vrij veel

élevées. Cela pourrait entraîner une plus grande impunité pour les infractions qui sont plus difficiles à établir. Et tel ne peut être l'objectif recherché. A-t-on réfléchi à la façon d'exclure ces effets indésirables? Quelles sont les mesures supplémentaires éventuelles que le ministre entend prendre en la matière?

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) souligne à son tour que la Belgique est une nation maritime très importante. Il ne faut pas sous-estimer l'importance des ports pour l'économie. Les modifications législatives qui profitent au secteur maritime et sont réalisées en concertation avec celui-ci revêtent donc un intérêt capital.

Il y a une vingtaine d'années, il était encore extrêmement facile de pénétrer dans des infrastructures portuaires. La sûreté n'était pas vraiment une priorité absolue dans le secteur maritime. Tout le monde a entendu parler des produits "tombés du bateau".

Après le 11 septembre, beaucoup de choses ont changé dans la société, mais aussi dans les ports. Une attention accrue a été accordée à juste titre à la sécurité de nos installations navales. Non seulement parce que celles-ci jouent un rôle crucial dans l'économie, mais aussi parce que les ports sont des plaques tournantes pour certaines activités criminelles. C'est le cas notamment du trafic de drogue, du trafic de produits de contrefaçon et même de la traite des êtres humains.

Il est donc logique que l'on accorde de plus en plus d'attention à la sûreté des infrastructures maritimes. L'introduction du code ISPS dans le cadre de la Convention SOLAS en 2004 et la transposition en droit belge opérée par la loi du 5 février 2007 relative à la sûreté maritime revêtent un intérêt capital à cet égard.

Le monde a énormément changé au cours des 15 dernières années. Il suffit de penser aux évolutions technologiques que nous avons connues depuis lors. Il est donc logique que la réglementation existante ait été réexaminée.

Comme d'habitude, le secteur maritime au sens large a été associé à cette évaluation de la législation. Les acteurs de terrain ont émis dans ce cadre différentes observations et formulé des propositions d'amélioration ou d'ajustement, notamment en ce qui concerne une meilleure communication entre les différents acteurs, la nécessité de disposer de davantage de moyens de contrôle du respect de la législation ou l'absence de cadre légal pour la sûreté des navires belges et de la partie belge de la mer du Nord.

boete-inkomsten opleveren. Dat zou kunnen uitdraaien op een grotere straffeloosheid inzake moeilijker vast te stellen overtredingen. En dat kan toch niet de bedoeling zijn. Is er nagedacht hoe dergelijke ongewenste effecten kunnen worden uitgesloten? Wat zal de minister op dat vlak eventueel bijkomend ondernemen?

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) stelt op haar beurt dat België een zeer belangrijke maritieme natie is. Het belang van de havens voor de economie valt moeilijk te overschatten. Wetswijzingen die de maritieme sector ten goede komen en in overleg met de maritieme sector tot stand komen, zijn dan ook van zeer groot belang.

Tot een jaar of twintig geleden was het bijzonder eenvoudig om haveninfrastructuren te betreden. Beveiliging was in de maritieme sector niet bepaald de hoogste prioriteit. Iedereen kent de verhalen van producten die "van den boot vielen".

Na 9/11 is er veel veranderd in de maatschappij, maar ook in de havens. Terecht werd er meer aandacht besteed aan de veiligheid van onze scheepsinstallaties. Niet alleen omdat ze cruciaal zijn voor de economie, maar ook omdat havens draaischijven zijn voor bepaalde criminele activiteiten. Denk maar aan drugshandel, de handel in namaakproducten en zelfs mensenhandel.

Het is dan ook niet meer dan logisch dat er meer en meer ingezet wordt op de beveiliging van de maritieme infrastructuur. Cruciaal in dezen zijn de invoering van de ISPS-code in het kader van het SOLAS-verdrag in 2004 en de omzetting ervan in Belgisch recht bij de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging.

De wereld is enorm veranderd de afgelopen 15 jaar, als we alleen al maar denken aan de technologische evoluties die we sindsdien hebben doorgemaakt. Het is dan ook niet meer dan logisch dat de bestaande regelgeving tegen het licht werd gehouden.

Naar goede gewoonte werd de brede maritieme sector betrokken bij deze wetsevaluatie. Daar kwamen verschillende opmerkingen van het veld uit voort. Voorstellen tot verbetering of aanpassing, bijvoorbeeld inzake een betere communicatie tussen verschillende actoren, de nood aan meer handhavingsmiddelen of het ontbreken van een wettelijk kader voor de beveiliging van Belgische schepen en het Belgische gedeelte van de Noordzee.

Le projet de loi à l'examen offre une solution à toutes ces préoccupations. Il peut donc compter sur le soutien total du groupe libéral.

Mme Laurence Zanchetta (PS) constate que le projet de loi est très ambitieux. Il démontre à quel point la sécurité des ports est foncièrement importante pour ce gouvernement. Et on peut le comprendre, tant ceux-ci sont des centres stratégiques pour l'économie, les entreprises mais aussi la sécurité et la santé des concitoyens. La responsabilité de l'État ne se limite d'ailleurs pas au territoire belge mais bien à toute l'Europe.

Ce projet de loi est présenté alors que l'on assiste à une lente mais assez précise évolution de la politique commerciale européenne. Le Parlement européen vient de se prononcer en faveur d'une taxe carbone sur l'importation de matières particulièrement génératrices de CO₂. Avant même l'invasion de l'Ukraine, l'Europe avait déjà mis en œuvre des sanctions contre la Russie. Depuis, l'embargo économique a pris une ampleur sans précédent. On assiste donc à une prise de conscience que le seul libre échange ne peut plus être l'axe idéologique principal de la politique extérieure européenne. Qu'il est important de se protéger face aux États qui n'ont aucun scrupule pour les droits humains, sociaux et environnementaux.

Et dans ce contexte-là, le rôle des ports est fondamental. Ce sont eux qui, en première ligne, devront de façon croissante faire respecter et exécuter des exigences de plus en plus strictes à l'égard des partenaires commerciaux.

Le projet de loi offre un arsenal législatif conséquent pour assurer la sécurité dans les ports. Le ministre a-t-il une estimation de ce que représente le commerce illégal qui transite par ceux-ci? A-t-il une espérance ou une idée de l'impact concret que ce projet aura sur la lutte contre les commerces illégaux? Quels sont les objectifs du ministre?

Le projet permet l'usage de données biométriques pour les badges d'accès aux installations portuaires. Mais il ne précise pas lesquelles. Pourquoi ne pas les avoir déterminés ou, à tout le moins avoir établi une liste limitative des différentes données biométriques qui peuvent être traitées dans le cadre de la loi?

Selon *M. Jef Van den Bergh (CD&V)*, l'importance de la navigation et des ports pour l'économie belge est considérable. Cependant, la navigation et les ports

Dit wetsontwerp biedt een oplossing aan al deze bezorgdheden en kan dan ook op de volledige steun van de liberale fractie rekenen.

Mevrouw Laurence Zanchetta (PS) merkt op dat dit wetsontwerp zeer ambitieus is. Het toont aan dat de veiligheid van de havens uiterst belangrijk is voor deze regering. Dat valt te begrijpen, aangezien het strategische centra zijn voor de economie en de ondernemingen, maar ook voor de veiligheid en de gezondheid van de medeburgers. De verantwoordelijkheid van de Staat is trouwens niet beperkt tot het Belgische grondgebied, maar bestrijkt heel Europa.

Dit wetsontwerp wordt ingediend in een context waarin het Europees handelsbeleid traag, maar in een vrij duidelijk uitgestippelde richting evolueert. Het Europees Parlement heeft onlangs aangegeven voorstander te zijn van een koolstoftaks op de invoer van stoffen die veel CO₂ genereren. Nog vóór de invasie van Oekraïne had Europa reeds sancties tegen Rusland ingesteld. Sindsdien heeft het economische embargo een ongeziene omvang aangenomen. Het besef groeit dus dat het geen pas meer geeft het Europees buitenlands beleid ideologisch louter op de vrijhandel te stoelen, alsook dat het belangrijk is zich te beschermen tegen Staten die het niet zo nauw nemen met de mensenrechten, de sociale rechten en de milieurechten.

In die context is de rol van de havens essentieel. Zij zijn de eerste betrokkenen die almaar meer de steeds strikter wordende regels ten aanzien van de handelspartners moeten doen naleven en moeten uitvoeren.

Het wetsontwerp voorziet in een uitgebreid wetgevend instrumentarium om de veiligheid in de havens te waarborgen. Heeft de minister een idee van de waarde van de illegale handel die via de havens verloopt? Hoopt hij dat dit wetsontwerp een concrete invloed zal hebben op de strijd tegen de illegale handel, of heeft hij een idee hoe groot die invloed zal zijn? Wat zijn de doelen van de minister?

Het wetsontwerp beoogt het gebruik van biometrische gegevens voor de toegangsbadges voor de havenfaciliteiten mogelijk te maken, maar geeft niet aan om welke gegevens het precies gaat. Waarom is dat niet het geval, of waarom werd niet op zijn minst een limitatieve lijst opgesteld van de verschillende biometrische gegevens die met toepassing van de in uitzicht gestelde wet kunnen worden gebruikt?

Voor *de heer Jef Van den Bergh (CD&V)* is het belang van de zeevaart en van de havens voor de Belgische economie nauwelijks te onderschatten. Tegelijk zijn de

peuvent faire l'objet d'actions malveillantes. Il cite d'abord le danger du terrorisme et du détournement de navires.

En outre, le transport maritime et les ports sont utilisés pour le trafic d'armes, de stupéfiants et de produits contrefaits.

Les ports sont également confrontés à la problématique des passagers clandestins, des embarquements illicites et de la traite des êtres humains.

En investissant dans les infrastructures portuaires, certaines puissances étrangères tentent de gagner en influence, ce qui présente un risque d'ingérence. Il est donc positif que le projet de loi à l'examen prévoit que l'ANSM procèdera à une analyse et à une évaluation de la sûreté.

Enfin, les ports et les câbles sous-marins de transport de données présents sur notre territoire peuvent être victimes de sabotage et d'espionnage.

Il est donc également positif que ce projet de loi définisse la gestion de la sûreté maritime, notamment grâce à la numérisation et à la création d'une nouvelle plateforme électronique, ainsi qu'en créant une base juridique pour l'utilisation de caméras dans la zone économique exclusive de la Belgique en mer du Nord ou encore pour l'utilisation de données biométriques.

La sécurité de la navigation, des ports et, par extension, de l'économie, est un sujet de préoccupation pour tous.

Par conséquent, le groupe de l'intervenant votera en faveur du projet de loi à l'examen.

Mme Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) constate que le projet de loi à l'examen est volumineux et qu'il est difficile d'en évaluer toutes les conséquences.

Comme tous les aéroports, tous les ports belges sont des moteurs industriels pour l'économie et des propriétés publiques qu'il convient de protéger. Les zones portuaires relèvent donc du domaine public et doivent rester sous contrôle public. Or, le projet de loi à l'examen fait pratiquement perdre ce contrôle public.

À lui seul, cet argument justifie que l'intervenante ne soutienne pas les initiatives législatives qui ignorent le caractère public des zones portuaires en les vendant au secteur privé. Il est évident que des normes de sécurité doivent être fixées et qu'un certain nombre d'installations, de zones sensibles, de zones de transbordement, etc. doivent être sécurisées, notamment contre le terrorisme,

zeevervaart en de havens zeer kwetsbaar voor kwaadwillig handelen, met name voor terrorisme en kapingen op schepen.

Het maritiem transport naar de havens wordt misbruikt voor de smokkel van wapens, drugs en namaakgoederen.

Daarenboven worden de haven geconfronteerd met de problematiek van verstekelingen, inklimmingen en mensensmokkel.

Via buitenlandse investeringen in haveninfrastructuur proberen sommige buitenlandse mogendheden aan invloed te winnen en dreigt buitenlandse inmenging. Het is dan ook een goede zaak dat dit wetsontwerp erin voorziet dat de NAMB een analyse en beveiligingsbeoordeling ter zake uitvoert.

Ten slotte kunnen de havens en de onderzeese datakabels op het grondgebied het mikpunt worden van sabotage en spionage.

Het is dus eveneens positief dat dit wetsontwerp de aanpak van de maritieme veiligheid verfijnt, onder meer via digitalisering en het nieuwe elektronische platform, de juridische basis voor camera's in de Exclusieve Economische Zone of nog het gebruik van biometrische gegevens.

De veiligheid van de scheepvaart, van de havens en bij uitbreiding van de economie ligt iedereen na aan het hart.

De fractie van de spreker zal dan ook voor dit wetsontwerp stemmen.

Mevrouw Maria Vindevoghel (PVDA-PTB) stelt vast dat het wetsontwerp lijvig is, en de gevolgen ervan zijn moeilijk integraal in te schatten.

De Belgische havens zijn naast de luchthavens elk op zich een industriële motor voor de economie, ze zijn in feite publiek bezit dat moet worden gekoesterd. De havengebieden zijn dan ook openbaar domein en moeten onder openbare controle blijven. Het wetsontwerp geeft die publieke controle zowat uit handen.

Daarom alleen al kan de spreker niet akkoord gaan met wetgevende initiatieven die het openbaar karakter van de havengebieden verkopen aan de privésector. Uiteraard moeten er veiligheidsnormen worden ingesteld, uiteraard moeten installaties, gevoelige gebieden, overslaggebieden en dergelijke worden beveiligd tegen terrorisme, spionage, drugshandel, smokkel, namaak,

l'espionnage, le trafic de stupéfiants, la contrebande, la contrefaçon, la fraude fiscale, la traite des êtres humains, etc. Mais leur sécurité doit être assurée par des agents de la fonction publique (police locale et fédérale, police maritime, enquêteurs de l'administration fiscale, services d'enquête, douane, etc.) et non par des services de sécurité privés.

Le projet de loi à l'examen vise à habilitier entièrement les entreprises privées à se faire protéger et à faire protéger leurs marchandises par d'autres entreprises privées sans prévoir un contrôle suffisant.

Équiper les ports de caméras ANPR, de caméras thermiques, de drones, de badges d'accès biométriques avec scan de l'iris et des empreintes digitales, installer des caméras en mer et sur les navires, etc. Aucune de ces mesures n'est souhaitable et ne peut certainement être confiée à des entreprises privées, car les travailleurs portuaires seront ainsi exposés à des atteintes à leur vie privée et à leurs libertés, notamment à leurs libertés syndicales.

Il n'est aucunement prévu de contrôler les entreprises qui manipuleront toutes ces données. Dans son avis du 9 mars 2022, l'Autorité de protection des données indique clairement que ces passages doivent être supprimés, mais le ministre libéral fait néanmoins comme si de rien n'était. C'est incompréhensible.

Lorsqu'il a été question de l'enregistrement des empreintes digitales dans la nouvelle carte d'identité, les Jong-VLD et les Jong-Groen ont fait campagne ensemble contre ce qu'ils considéraient comme les premiers pas vers un contrôle de masse. Il est clair que leurs protestations sont à nouveau ignorées: la privatisation des données biométriques se poursuit.

L'intervenante en arrive à ses questions.

Le ministre estime-t-il que le port est situé sur un terrain public ou privé? Qui doit sécuriser le port?

Dans ce cadre, quelles personnes auront accès aux données biométriques des travailleurs portuaires? Des entreprises privées sont-elles également concernées? Dans l'affirmative, qui les contrôlera?

Le ministre a-t-il recueilli l'avis des partenaires sociaux? Le projet de loi aura effectivement de lourdes conséquences pour le personnel portuaire.

fiscale fraude, mensensmokkel enzovoort. Maar die beveiliging komt de publieke functionarissen toe: de lokale en de federale politie, de scheepvaartpolitie, de eigen fiscale speurders, opsporingsdiensten, de douane en dies meer, niet private veiligheidsdiensten.

Het wetsontwerp beoogt alle macht aan de private bedrijven te geven om hun bedrijven en handelswaar te beveiligen door weer andere private bedrijven, zonder voldoende controle.

Havens uitrusten met ANPR-camera's, warmtecamera's, camera's op zee, camera's op schepen, drones, biometrische toegangspasjes met irisscans en vingerafdrukscans... is niet wenselijk en al helemaal géén taak voor private ondernemingen. Havenwerknemers worden hierdoor blootgesteld aan privacyschendingen en schendingen van hun vrijheden, zoals syndicale vrijheden.

De controle op die bedrijven die aan de slag gaan met al die gegevens is onbestaande. De Gegevensbeschermingsautoriteit geeft in haar advies van 9 maart 2022 duidelijk aan dat die passages moeten worden geschrapt. En dat legt de minister als liberaal zomaar naast zich neer. Dat is onbegrijpelijk.

Op het moment dat de nieuwe identiteitskaart met vingerafdruk werd besproken, hebben Jong-VLD samen met Jong-Groen actie gevoerd tegen de invoering van dat soort "eerste stapjes naar massacontrole". Het is duidelijk dat hun protest opnieuw worden genegeerd. De privatisering van biometrische gegevens gaat door.

Het lid heeft een aantal vragen.

Is de haven voor de minister publiek of privaat terrein? Wie moet de haven beveiligen?

Wie krijgt hierdoor toegang tot de biometrische gegevens van de havenwerknemers? Zijn daar ook private bedrijven bij? Zo ja, wie zal hen controleren?

Heeft de minister advies ingewonnen bij de sociale partners? Het wetsontwerp heeft namelijk verregaande gevolgen voor het havenpersoneel.

B. Réponses du ministre

Genèse de la loi

Le projet de loi est l'aboutissement d'un travail important. Il n'est pas impensable que d'autres pays européens s'en inspirent pour le développement de leur droit. Il convient de protéger les infrastructures essentielles du pays avec les mesures adéquates.

Le ministre a eu des échanges avec un nombre d'ambassadeurs de pays d'Amérique latine et du Sud (Brésil, Colombie, Equateur, Panama, ...), car ceux-ci sont évidemment très concernés par la criminalité organisée. Il a suggéré que ces pays adoptent une législation comparable et qu'ils la fassent respecter, aussi.

Champ d'application

La loi est ambitieuse et ne se limite pas au terrorisme, mais vise toute forme de criminalité. Les ports seront donc également protégés contre la traite des êtres humains, la criminalité organisée ou l'espionnage.

Gouvernement flamand

Le gouvernement fédéral et le gouvernement flamand se concertent en permanence. L'objectif est de vérifier, après l'élaboration de la loi, dans quels domaines il sera nécessaire de conclure des accords de coopération.

Fonds concernant l'application maritime et marine

Le fonds fonctionne comme le Fonds de sécurité routière. Une partie de ce fonds sera affectée à l'achat d'études et à la fourniture de services. Le fonds ne servira pas à recruter du personnel, dès lors que les recettes ne sont pas structurelles. Les missions de contrôle des services ne sont pas neuves, mais elles sont plus claires et plus contraignantes.

Il est toujours possible d'introduire un recours contre les procès-verbaux auprès du tribunal compétent.

Chiffres

Il y a eu 74 saisies en 2021, qui représentent 62 tonnes de drogue.

Il y a eu 76 saisies sur des navires à destination de la Belgique, représentant plus de 50 tonnes.

B. Antwoorden van de minister

Wordingsgang van het wetsvoorstel

Dit wetsontwerp is het sluitstuk van een omvangrijk werk. Het is niet ondenkbaar dat andere Europese landen zich daardoor zullen laten inspireren voor de ontwikkeling van hun eigen recht. De belangrijkste infrastructuur van het land moeten worden beschermd met passende maatregelen.

De minister heeft gesprekken gehad met een aantal ambassadeurs van Latijns-Amerikaanse en Zuid-Amerikaanse landen (Brazilië, Colombia, Ecuador, Panama enzovoort), aangezien die uiteraard sterk te maken krijgen met de georganiseerde misdaad. Hij heeft voorgesteld dat die landen een gelijkaardige wetgeving zouden instellen en dat zij die eveneens zouden afdwingen.

Toepassingsgebied

De wet is ambitieus en is niet beperkt tot terrorisme, maar neemt elke vorm van criminaliteit in het vizier. De havens worden dus ook beveiligd tegen mensenhandel, georganiseerde criminaliteit of spionage.

Vlaamse regering

Er wordt permanent overlegd tussen de federale en de Vlaamse regering. Het is de bedoeling na de totstandkoming van de wet na te gaan op welk vlak samenwerkingsakkoorden nodig zijn.

Fonds voor maritieme en mariene handhaving

Het Fonds werkt zoals het Verkeersveiligheidsfonds. Een deel van de middelen wordt gebruikt voor de aankoop van studiemateriaal en voor het leveren van diensten. Er zal geen personeel mee worden aangeworven, aangezien de inkomsten niet structureel zijn. De controletaken van de diensten zijn niet nieuw, maar ze worden duidelijker en beter afdwingbaar.

Tegen de processen-verbaal kan steeds beroep worden aangetekend bij de bevoegde rechtbank.

Cijfers

In 2021 zijn er 74 inbeslagnemingen geweest, goed voor 62 ton drugs.

Er zijn 76 inbeslagnemingen geweest op schepen met bestemming België, goed voor meer dan 50 ton.

Pour l'année 2022 en cours, il y a déjà 34 saisies, pour un total de presque 19 tonnes.

Il ne s'agit sans doute que d'une partie visible de l'iceberg.

Biométrie

Il n'y a pas de définition prévue, toutes les évolutions technologiques sont prises en considération. Les demandes de l'APD sont respectées à la lettre. Ainsi, les données ne seront pas conservées dans une banque de données, mais sur une carte que l'intéressé porte sur lui.

Personne n'aura accès aux données des travailleurs portuaires. Les entreprises privées n'auront pas d'accès.

Contrôle

Le contrôle relèvera exclusivement de la compétence des pouvoirs publics. Ce contrôle sera d'ailleurs renforcé.

Plateforme ISPS

Un million d'euros est dégagé pour ce projet. Il reste à attendre l'avis de l'Inspection des Finances.

Ports

Les ports relèvent du domaine public, mais les infrastructures portuaires ne sont pas nationalisées, pas plus que les sociétés portuaires, les armateurs ou le transport maritime.

Sécurité

La sécurité est une compétence de l'État, soumise à des dispositions internationales transposées en droit national.

Partenaires sociaux

Une concertation a été organisée avec les partenaires sociaux et des activités auxquelles ils participeront sont encore prévues.

In het lopende jaar 2022 zijn er reeds 34 inbeslagnemingen geweest, voor een totaal van bijna 19 ton.

Dit is wellicht nog maar het topje van de ijsberg.

Biometrie

Het wetsontwerp bevat ter zake geen definitie; alle technologische evoluties zijn in aanmerking genomen. De vereisten van de GBA worden strikt gevolgd. Zo zullen de gegevens niet worden bewaard in een databank, maar op een kaart die de betrokkene bij zich heeft.

Niemand krijgt toegang tot de gegevens van de havenarbeiders. Private ondernemingen krijgen geen toegang.

Controle

De overheid staat exclusief in voor de controle. Die controle wordt trouwens aangescherpt.

ISPS-platform

Er wordt 1 miljoen euro uitgetrokken voor het project. Het is nog wachten op advies van de Inspectie van Financiën.

Havens

De havens behoren tot het publieke domein, maar de havenfaciliteiten worden niet genationaliseerd, net zomin als de havenbedrijven, de reders of de scheepvaart.

Veiligheid

Veiligheid is een bevoegdheid van de Staat, die onderworpen is internationale bepalingen die omgezet worden in nationaal recht.

Sociale partners

Er is overleg geweest met de sociale partners en er worden nog activiteiten gepland waaraan ze zullen deelnemen.

IV. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

Il est adopté à l'unanimité.

Art. 2 à 36

Ces articles sont successivement adoptés par 13 voix et une abstention.

*
* *

L'ensemble du projet de loi est adopté par la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales par 13 voix et une abstention.

Vote nominatif:

Ont voté pour:

N-VA: Sigrid Goethals;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta;

VB: Frank Troosters, Nathalie Dewulf;

MR: Vincent Scourneau, Philippe Pivin;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke;

S'est abstenue:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

La rapporteure,

Le président,

Marianne VERHAERT,

Jean-Marc DELIZÉE

Dispositions qui nécessitent une mesure d'exécution (article 78.2 du Règlement de la Chambre):

IV. — STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 tot 36

Deze artikelen worden achtereenvolgens aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt door de commissie voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen aangenomen met 13 stemmen en 1 onthouding.

Resultaat van de naamstemming:

Hebben voorgestemd:

N-VA: Sigrid Goethals;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Nicolas Parent, Olivier Vajda;

PS: Jean-Marc Delizée, Laurence Zanchetta;

VB: Frank Troosters, Nathalie Dewulf;

MR: Vincent Scourneau, Philippe Pivin;

CD&V: Jef Van den Bergh;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Heeft zich onthouden:

PVDA-PTB: Maria Vindevoghel.

De rapportrice,

De voorzitter,

Marianne VERHAERT,

Jean-Marc DELIZÉE

Bepalingen die een uitvoeringsmaatregel vereisen (artikel 78.2 van het Reglement van de Kamer):

Articles du projet de loi Artikelen van het wetsontwerp	Articles du Code belge de la Navigation Artikelen van het Belgisch Scheepvaartwetboek
8	2.5.1.2
9	2.5.2.4, § 1
	2.5.2.4, § 2
	2.5.2.6, § 4
	2.5.2.7
	2.5.2.8
	2.5.2.9
	2.5.2.10
	2.5.2.13
	2.5.2.14
	2.5.2.15
	2.5.2.18
	2.5.2.20
	2.5.2.23
	2.5.2.36
	2.5.2.39, § 2, alinéa premier / eerste lid
	2.5.2.39, § 2, troisième alinéa / derde lid
	2.5.2.40
	2.5.2.45
	2.5.2.48
	2.5.2.49
	2.5.2.56, § 1
	2.5.2.56, § 2
	2.5.2.57
	2.5.2.62
	2.5.2.64
	2.5.2.67
	2.5.2.79
	2.5.2.81
22	4.6.1.6, § 2
	4.6.1.6, § 4
29	--
36	--

ANNEXES

BIJLAGEN

Wetsontwerp Maritieme Beveiliging Projet de loi Sûreté maritime

**- Commissie Mobiliteit -
Commission Mobilité**

21.06.2022



Internationale en Europese basis

- Internationale Maritieme Organisatie:
 - Wijziging SOLAS-Verdrag
 - ISPS-code
- Overgenomen en uitgebreid door EU:
 - ISPS Verordening nr. 725/2004
 - Havenbeveiligingsrichtlijn 2005/65
- Belgische implementatie:
 - Wet en KB van 2007
 - Belgisch scheepvaartwetboek



Révision

- Révision dès le début de 2021 : enquête auprès des membres de l'ANSM
- Cette enquête a révélé :
 - mauvaise implémentation des règles internationales par la loi de 2007
 - accent trop étroit sur le terrorisme comme champ d'application
 - trop d'acteurs autour de la table sans connaissance des faits
 - absence de normes applicables et de possibilités de mise en œuvre
 - absence de règles en matière de sécurité de la mer du Nord
 - certaines législations non applicables à la mer du Nord
- Concertation supplémentaire avec les entreprises de sécurité, l'URAB, Vlaamse waterweg, la Commission européenne, MIK, Alfapass, les installations portuaires, etc.



Belangrijkste wijzigingen

- Betere implementatie en omzetting internationale en Europese regels
- Uitbreiding van de definitie ongeoorloofde actie
- Opnemen in beveiligingsbeoordelingen van de risico's op inmenging door vreemde mogendheden in het kader van publieke of private samenwerking
- Bepalingen rond de beveiliging van de Noordzee
- Oprichten van een elektronisch platform voor gegevensuitwisseling
- Reglementering voor het gebruik van camera's op zee
- Wettelijke basis voor het gebruik van biometrische gegevens



Les modifications principales

- Introduction d'un règlement administratif transactionnel immédiat pour les infractions à la législation maritime et au Code belge de la Navigation.
- Lien avec la base de données Crossborder de la Justice
- Établissement d'un fonds d'application maritime et marin
- Base juridique pour la mise en œuvre des sanctions économiques



Indeling

Nieuw hoofdstuk 2 in titel 5 (zee en havens) van boek 2 (zeevaart) (art. 9)

- Afdeling 1: Algemene bepalingen
- Afdeling 2: Autoriteiten
- Afdeling 3: Havenbeveiliging
- Afdeling 4: Beveiliging van havenfaciliteiten
- Afdeling 5: Beveiliging van vreemde schepen
- Afdeling 6: Beveiliging van Belgische schepen
- Afdeling 7: Beveiliging van de Noordzee
- Afdeling 8: Erkende beveiligingsorganisaties en opleidingsinstanties
- Afdeling 9: ISPS-platform
- Afdeling 10: Gegevensbescherming



Champ d'application

- 6 ports maritimes : Anvers, Zeebrugge, Gand, Ostende, Liège et Bruxelles et terminaux le long des voies navigables où sont accueillis les navires de mer
- 198 installations portuaires
- 9 CLSM
- 1 ANSM
- Extension de la définition d'une "action illicite".



Hoe werkt dit nu in de praktijk?

- Beveiligingsbeoordelingen
- Beveiligingsplan
- Advies LCMB
- Goedkeuring NAMB
 - dwingende normen en standaarden
 - aanbevelingen
- Beroepsmogelijkheid
- 5 jaar geldig
- Overgangsregeling is voorzien



Section 1^{re} : Dispositions générales

- Définitions
- Champ d'application (navires de mer)
- Coordonnées des installations portuaires/du port



• Afdeling 2: Autoriteiten

1. NAMB : DG Scheepvaart, NCCN, OCAD, Federale Politie/
Scheepvaartpolitie, defensie, Adiv, Douane, VSSE
2. LCMB : cfr, NAMB + lokale politie, vertegenwoordigers van regionale
entiteiten die havens of waterwegen exploiteren
3. Veiligheidsmachtiging
4. ISPS restricted



- **Section 3 : Sûreté portuaire**

1. Évaluation de la sûreté portuaire
2. Plan de sûreté portuaire
3. Retrait
4. Recours



- **Afdeling 3: Havenbeveiliging**

5. Oefening
6. Beveiligingsniveaus



Section 4 : Sûreté des installations portuaires

1. Catégories
2. Évaluation de la sûreté
3. Plan de sûreté
4. PFSO



• Afdeling 4: Beveiliging van havenfaciliteiten

5. Wijzigingen, intrekking, tussentijdse evaluaties
6. Vorming
7. Beveiligingsstandaarden



Section 5 : Sûreté des navires étrangers

1. Notifications préalables
2. Mesures
3. Refus de l'accès



• Afdeling 6: Beveiliging van Belgische schepen

1. Zeewateren
2. Belgische zeeschepen
3. Beveiligingspersoneel reder : CSO en SSO
4. Verplichting van de reder
5. Incidentmelding
6. Onderrichtingen CMB



Section 7: Sûreté de la mer du Nord

1. Évaluation de la sûreté MIK
2. Plan de sûreté: exploitant
3. Évaluations intermédiaires
4. Instructions
5. Exercices



- **Afdeling 8 : Erkende beveiligingsorganisaties en opleidingsinstanties**

1. Erkende beveiligingsorganisatie
2. Aanvraag , audit, intrekking
3. Onverenigbaarheden
4. Bevoegdheden
5. Goedgekeurd opleidingsinstantie



- **Section 9 : plateforme ISPS**

1. Création
2. Objectifs
3. Interdiction portuaire
4. Gestion



- **Afdeling 10: Gegevensbescherming**

1. Camerabeelden
2. Biometrische gegevens
3. AVG uitzonderingsgronden:
 - uitdrukkelijke toestemming betrokkenen
 - redenen van zwaarwegend algemeen belang
4. Doel:
 - toegangscontrole
 - identiteitscontrole



- **Section 10 : protection des données**

- 5. Sous-traitant
- 6. Traitement des données à caractère personnel
- 7. Personnes physiques concernées
- 8. Quelles données
- 9. Accès
- 10. Délai de conservation



- **Afdeling 10: Gegevensbescherming**

- 11. Verwerkingsverantwoordelijke
- 12. Beperking van het recht op informatie, inzage, rectificatie en verwerking



Sanctions

- Pour les infractions à cette loi, les sanctions sont prévues par le Code pénal et le Code de la Navigation, y compris l'interdiction de port
- Pour toute personne qui prend des images de ports ou d'installations portuaires
- Violation de la *ISPS-restricted*



Cel Maritieme Beveiliging

- Oprichting binnen DGS
- Taken

Bevoegde overheden

- Inzake maritieme beveiliging
- Beveiliging van de Noordzee



Législation sur les caméras de surveillance en mer

- Pas d'application dans les zones maritimes BE
- Objectif
- Initiative + procédure
- Caméras de surveillance mobiles et intelligentes
- Dispositifs de détection



Wijziging Gerechtelijk Wetboek

- Haven van Antwerpen: 2 rechtsgebieden

Fonds Maritieme en Mariene handhaving

- 30% strafrechtelijke en administratieve geldboetes en minnelijke schikkingen
- Gerechtelijke en buitengerechtelijke schikkingen



Modification de la loi sur les amendes administratives

- Transaction administrative

Interdiction de port

- Interdiction de lieu et interdiction professionnelle



Noordzee + Justitie

- Positief advies Vlaams Gewest 18/02/2022
- Positief advies Brussels Hoofdstedelijk Gewest 17/02/2022
- Advies van de GBA 09/03/2022
- Advies Controleorgaan op de politionele Informatie 29/03/2022
- Advies Comité I 20/04/2022
- Ministerraad 22/04/2022
- Raad van State
- Commissie Mobiliteit 21/06/2022





MINISTER VAN
NOORDZEE

SAVE THE DATE

Infosessie Maritieme beveiliging
27 september 2022, 17u30
Havenhuis Antwerpen

De International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code bevat gedetailleerde beveiligingsvereisten om havens en schepen te beschermen tegen terrorisme, spionage en en andere ongeoorloofde acties. Met de nieuwe wet op de maritieme beveiliging worden deze regels aangescherpt en krijgen zowel de private als publieke actoren de nodige instrumenten aangereikt in de strijd tegen de georganiseerde misdaad die zowel de Belgische havens als schepen bedreigt.

Vice-eersteminister en minister van Noordzee Vincent Van Quickenborne nodigt u graag uit op een interactieve informatiesessie die zal plaatsvinden in het Havenhuis in Antwerpen op dinsdag 27 september 2022 vanaf 17u30.

Meer informatie en het programma volgen later.
Schrijf u nu alvast in via [deze link](#).

In nauwe samenwerking met :



FOD MOBILITEIT EN VERVOER
DO SCHEEPVAART



Port of
Antwerp
Bruges



Port
Oostende



North
Sea
Port



port.brussels



autonome haven
van luik

