

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 avril 2024

26 april 2024

PROJET DE LOI

WETSONTWERP

**modifiant
le Code belge de la Navigation et
des différentes lois
relatives à la réglementation de la navigation**

**tot wijziging
van het Belgisch Scheepvaartwetboek en
diverse wetten
betreffende de scheepvaartregelgeving**

Rapport

Verslag

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
M. Olivier Vajda

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
de heer **Olivier Vajda**

Sommaire	Pages
I. Exposé introductif du vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord.....	3
II. Discussion générale.....	6
III. Discussion des articles et votes.....	11

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee.....	3
II. Algemene bespreking.....	6
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen.....	11

Voir:

Doc 55 **3962/ (2023/2024)**:
001: Projet de loi.
002: Amendements.

Voir aussi:
004: Texte adopté par la commission.

Zie:

Doc 55 **3962/ (2023/2024)**:
001: Wetsontwerp.
002: Amendementen.

Zie ook:
004: Tekst aangenomen door de commissie.

**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, Sarah Schlitz, 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
 Guillaume Defossé, Louis Mariage, Eva Platteau, Gilles Vanden Burre
 Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
 Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
 Christophe Bombled, Florence Reuter
 Jan Briers, Franky Demon
 Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
 Maggie De Block, 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 sa réunion du 16 avril 2024.

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

M. Paul Van Tigchelt, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, présente le projet de loi.

En juillet 2022, la loi “sûreté maritime” (DOC 55 2734) a été adoptée au sein de cette commission. Cette loi a instauré un nouveau cadre moderne, notamment pour la sûreté des ports et des installations portuaires, ainsi qu’une base légale pour l’utilisation de la biométrie et les dispositions nécessaires à l’échange d’informations au moyen d’une plateforme sécurisée. Cette loi, qui transpose mieux le code ISPS (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) et la directive relative à la sûreté portuaire dans la législation belge, est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023.

Cette loi représente un énorme pas en avant sur le terrain, mais cela ne veut pas dire qu’il faut se reposer sur ses lauriers. Car le crime organisé cherchera toujours le chemin le plus court, il est donc nécessaire, en tant que pouvoirs publics, de prendre les mesures qui s’imposent pour lutter contre ce fléau. Les discussions avec les secteurs public et privé ont clairement montré qu’il était nécessaire d’élargir ce cadre légal afin de dresser de nouvelles barrières. En voici les principaux changements:

Puisque les ports sont de mieux en mieux sécurisés, les gangs organisés essaieront de retirer ces marchandises ailleurs. Cette évolution se produit déjà aujourd’hui et ne fera que s’accroître à l’avenir. C’est pourquoi il a été décidé de mieux sécuriser le secteur de la navigation intérieure, par lequel ces marchandises sont transportées depuis les ports.

Le projet de loi à l’examen impose donc des obligations minimales aux bateaux de navigation intérieure et en particulier aux navires transportant des conteneurs et des denrées alimentaires en vrac ou des colis de marchandises diverses à destination et en provenance des installations portuaires. Ces bateaux devront toujours tenir à jour la liste des personnes à bord et seront obligés d’activer leur AIS (*systeem voor automatische identificatie*), le système d’identification automatique.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 16 april 2024.

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

De heer Paul Van Tigchelt, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, geeft toelichting bij het voorliggende wetsontwerp.

In juli 2022 werd in deze commissie de wet inzake maritieme beveiliging aangenomen (DOC 55 2734). Die wet behelst een nieuw en modern kader voor onder andere de beveiliging van havens en havenfaciliteiten, een wettelijke basis voor het gebruik van biometrische gegevens en de nodige bepalingen om informatie te kunnen uitwisselen via een beveiligingsplatform. De wet in kwestie, die de ISPS-code (*International Ship and Port Facility Security code*) en havenbeveiligingsrichtlijn beter in Belgische wetgeving implementeert, is sinds 1 januari 2023 van kracht.

De voormelde wet was een enorme sprong voorwaarts voor de praktijk, maar dat wil niet zeggen dat daarmee de kous af is. De georganiseerde misdaad zal immers altijd de kortste weg zoeken, en ook dat moet de overheid trachten te verhinderen. In overleg met de publieke en de private sector kwam duidelijk naar voren dat een uitbreiding van het wettelijk kader ter zake zich opdrong, teneinde nieuwe barrières op te werpen. De minister overloopt de voornaamste wijzigingen.

Omdat havens steeds beter beveiligd zijn, proberen georganiseerde bendes hun smokkelwaar elders op te halen. Die evolutie zet zich nu al door en zal in de toekomst alleen maar versnellen. Daarom werd beslist de binnenscheepvaart, waarlangs die goederen verder worden vervoerd vanaf de havens, beter te beveiligen.

Het voorliggende wetsontwerp legt dus minimumvereisten op voor binnenvaartschepen en in het bijzonder voor schepen die containers, voedingswaren in bulk en pakketten met allerhande goederen van en naar de havens vervoeren. Op die schepen zal men steeds een lijst moeten bijhouden van de mensen aan boord en moet het AIS (*systeem voor automatische identificatie*) altijd ingeschakeld zijn.

Le système applicable aux installations portuaires sera étendu aux terminaux intérieurs: le comité local pour la sûreté maritime procédera à une analyse des risques, tandis que le terminal lui-même établira un plan de sûreté qui sera soumis à l'approbation de l'Autorité nationale. À cette fin, les terminaux devront désigner un BSFO parmi leur propre personnel ou faire appel en la matière à un organisme de sûreté reconnu. Ce BSFO assumera le rôle d'officier de sécurité.

Outre le transport lui-même, les entreprises qui apportent le soutien nécessaire au secteur maritime sont également susceptibles d'être infiltrées par les organisations criminelles. À titre d'exemple, le ministre évoque les cas où des employés de compagnies maritimes, d'agents maritimes ou de prestataires de services logistiques sont sollicités pour donner un coup de main à ces organisations. Ces entreprises devront également prendre des mesures adaptées pour empêcher que des personnes non autorisées ne puissent accéder à leurs locaux ou à leurs systèmes de réseau et d'information. Il convient de noter que ces entreprises seront désignées nominativement pour une période de cinq ans.

La loi "sûreté maritime" et ces mesures supplémentaires ont déjà entraîné la mise en place d'un cadre clair visant à éviter que des personnes non autorisées pénètrent dans les ports ou les installations portuaires. Ces mesures ne s'attaquent toutefois pas à la menace interne ou *insider threat*, c'est-à-dire la menace provenant de personnes qui y travaillent déjà ou qui y fournissent des services, qui ne sont pas bien intentionnées et abusent donc de leur position.

Pour y remédier, il est prévu que les membres du personnel portuaire occupant des fonctions critiques devront faire l'objet d'une vérification de sécurité. Comme il s'agit d'un terrain inconnu pour les acteurs portuaires privés, cette mesure suscite une certaine inquiétude. Une série de mesures d'accompagnement sont dès lors prévues. Le processus législatif a pris du temps, car les partenaires sociaux des secteurs concernés ont été consultés à intervalles réguliers. Le ministre garantit qu'il poursuivra sur cette voie. De nombreuses incertitudes subsistent concernant les implications de cette vérification. Les campagnes d'information nécessaires seront dès lors organisées et l'ANSM (Autorité Nationale de Sûreté Maritime) sera chargée de prendre des mesures transitoires. Il s'agit de rassurer les personnes qui n'ont aucun lien avec les organisations criminelles en leur faisant comprendre qu'elles n'ont rien à craindre de cette vérification.

En ce qui concerne les membres du personnel qui n'occupent pas des fonctions critiques, le projet de loi

Voor de terminals in het binnenland wordt het gekende systeem voor havenfaciliteiten toegepast: een risicoanalyse wordt opgemaakt door het lokale comité voor maritieme beveiliging; een beveiligingsplan wordt opgesteld door de terminal zelf en onderworpen aan de goedkeuring van de Nationale Autoriteit. De terminals zullen daartoe binnen hun eigen personeel een BFSO dienen aan te stellen, dan wel een beroep moeten doen op een erkende beveiligingsonderneming. Die BFSO zal de rol van veiligheidsofficier op zich nemen.

Naast het effectieve vervoer zijn ook de bedrijven die de noodzakelijke ondersteuning bieden aan de maritieme sector, gevoelig voor infiltratie door criminele organisaties. De minister verwijst naar de gevallen waarbij medewerkers van rederijen, scheepsagenten of logistieke dienstverleners benaderd worden om hand- en spandiensten te leveren. Ook dergelijke bedrijven zullen gepaste maatregelen moeten nemen opdat onbevoegden geen toegang krijgen tot hun lokalen of tot hun netwerken en informatiesystemen. Belangrijk is dat de bedrijven in kwestie nominatief zullen worden aangewezen voor een periode van vijf jaar.

Met de wet inzake maritieme beveiliging en met deze bijkomende maatregelen werd al een duidelijk kader geschapen om te voorkomen dat onbevoegden binnendringen in havens of havenfaciliteiten. De maatregelen bieden echter geen antwoord op de zogenaamde *insider threat*, de dreiging die uitgaat van mensen die er al werken of diensten leveren, maar die minder goede bedoelingen hebben en dus misbruik maken van hun functie.

Om daaraan tegemoet te komen, zal het havenpersoneel dat in een kritieke functie werkt, een veiligheidsverificatie moeten ondergaan. Zulks is voor de private actoren uit de haven onbekend terrein, waardoor enige onrust ontstaat. Er komen dan ook flankerende maatregelen. Dit is een langdurig proces, aangezien de sociale partners in de betrokken sectoren frequent zijn geconsulteerd. De minister garandeert dat hij op die manier zal blijven werken. Er is veel onzekerheid over wat een dergelijke screening inhoudt. De minister zal dan ook de nodige informatiecampagnes opzetten en overgangsmaatregelen doen vastleggen door de NAMB (Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging). De mensen die niet in het criminele milieu zitten, wil hij de nodige zekerheid geven dat zij niets te vrezen hebben van een verificatie.

Voor personeel dat niet werkt in kritieke functies, bepaalt dit wetsontwerp dan weer dat de werkgever de

à l'examen permet à l'employeur de demander, lors du recrutement, un extrait spécial du casier judiciaire. Outre les condamnations liées notamment à la drogue, à l'association de malfaiteurs et à l'intrusion dans des installations portuaires, les peines de travail seront consignées sur cet extrait, et ce, pour une période de trois ans. Cet extrait n'est pas propre au secteur maritime dès lors que d'autres catégories professionnelles en exigent également la présentation.

Toute personne liée à une organisation criminelle se voit interdire temporairement ou définitivement l'accès à nos ports et à nos régions portuaires au travers d'une interdiction portuaire imposée par un juge d'instruction ou par un autre juge. Alors que cette interdiction portuaire se cantonnait jusqu'à présent à un port ou à une région portuaire, la loi en projet offre plus de clarté au secteur privé. Après son entrée en vigueur, l'interdiction portuaire s'appliquera en effet à tous les ports et à toutes les régions portuaires. Cela permettra d'empêcher les criminels de poursuivre leurs activités et/ou d'influencer d'autres personnes.

Étant donné que le personnel portuaire est souvent témoin de ce type d'influence ou d'affaires suspectes, la plateforme de signalement PortWatch a été lancée il y a environ un mois. Ce point de contact sera actif dans tous les ports et remplacera – immédiatement ou à terme – les points de contact existants. Les signalements peuvent être faits de manière anonyme et sont transmis directement aux services de police compétents. L'encodage de ces signalements dans une base de données centrale permettra à terme d'établir des liens entre eux. Ce service unifié garantira une meilleure reconnaissance et une plus grande confiance de la part des visiteurs qui voudront l'utiliser. Ce projet de loi garantit que le partage des données se fera en pleine conformité avec les règles du RGPD.

Une autre nouveauté apportée par le projet à l'examen est la modification de la législation applicable aux caméras placées par les capitaineries des ports. Ces dispositions ont été élaborées en étroite collaboration avec le Port d'Anvers-Bruges et le cabinet de la ministre de l'Intérieur. Cette nouvelle législation permettra aux capitaineries d'exercer pleinement leurs missions et de garantir la sécurité dans le port au sens large du terme. D'autres services compétents, notamment la police, la douane et la défense, auront accès aux images ou aux enregistrements sonores en application de la loi en projet. Ces nouvelles règles permettront également aux agents de gardiennage de visionner les images des caméras en temps réel sous le contrôle de la capitainerie du port. Ce contrôle ne devra donc plus être effectué par un agent de police, ce qui permettra à la police de se concentrer davantage sur ses missions clés.

mogelijkheid krijgt om bij de indienstneming een bijzonder uittreksel van het strafregister op te vragen. Op dat uittreksel zullen naast veroordeling voor onder andere drugs, criminele bendevorming en inklimming in de haven, ook de werkstraffen worden vermeld, en dat voor een periode van drie jaar. Laatstgenoemde maatregel is geen unicum, want ook voor andere beroepscategorieën worden dergelijke uittreksels gebruikt.

Mensen die in het criminele milieu zitten, worden – zoals bekend – tijdelijk of definitief geweerd uit onze havens en havenbedrijven door onderzoeks- en andere rechters, middels het opleggen van een havenverbod. Waar een havenverbod tot nu toe per haven of havenbedrijf gold, biedt de minister thans meer zekerheid aan de private sector, want een havenverbod zal na de inwerkingtreding van de op stapel staande wet gelden voor alle havens en havenbedrijven. Op die manier wordt voorkomen dat criminelen hun werk kunnen voortzetten en/of andere mensen kunnen beïnvloeden.

Aangezien het havenpersoneel vaak getuige is van dergelijke invloed of van schimmige zaakjes, werd ongeveer een maand geleden het platform PortWatch gelanceerd. Dat meldpunt komt er in alle havens en vervangt onmiddellijk dan wel op termijn de bestaande meldpunten. De meldingen kunnen anoniem worden gedaan en worden meteen doorspeeld aan de bevoegde politiediensten. Door die meldingen vervolgens in te voeren in een centrale databank, kunnen ze mettertijd aan elkaar worden gelinkt. Die eengemaakte dienst vergroot de herkenbaarheid en is bevorderlijk voor het vertrouwen van de gebruikers. Het voorliggende wetsontwerp waarborgt dat de uitwisseling van gegevens volstrekt AVG-conform gebeurt.

Ook nieuw in dit ontwerp is een aanpassing van de camerawetgeving voor camera's geplaatst door de havenkapiteinsdiensten. Voor deze bepalingen werd nauw samengewerkt met de Port of Antwerp-Bruges en met het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken. Dankzij deze aanpassing kunnen de havenkapiteins ten volle hun opdrachten uitoefenen en de veiligheid in de haven in de ruime zin van het woord garanderen. Andere bevoegde diensten, waaronder politie, douane en defensie, krijgen op basis van deze wet toegang tot de beelden of de geluidsopnames. De nieuwe regels creëren ook de mogelijkheid dat bewakingsagenten beelden realtime bekijken onder toezicht van de havenkapiteinsdienst, zodat dergelijk toezicht niet langer door een politieagent dient uitgeoefend te worden. Aldus kan de politie zich meer bezighouden met haar kerntaken.

Le projet de loi à l'examen pose également les fondements de l'échange de données entre les partenaires du Carrefour d'information maritime de Zeebrugge, au sein duquel plusieurs services fédéraux collaborent à la sûreté de la mer du Nord et des navires belges dans le monde. Parallèlement, le projet de loi à l'examen prévoit la possibilité d'échanger également des informations avec le Centre de coordination et de sauvetage maritime (MRCC) de la Région flamande. Sur la base de ces dispositions, les protocoles nécessaires pourront être conclus entre les services afin de garantir un échange d'informations fluide et sécurisé.

Enfin, en ce qui concerne les avis, tant celui de l'APD que celui du Conseil d'État ont été intégralement suivis. Les trois Régions ont également rendu un avis positif sur le projet. Seules les dispositions ETS ont fait l'objet d'un avis négatif, émis par la Région flamande.

De son côté, le Conseil d'État a souligné la nécessité de conclure un accord de coopération entre l'autorité fédérale et les trois Régions concernant ces dispositions ETS. Le Conseil d'État l'a d'ailleurs réaffirmé dans l'avis qu'il a rendu au gouvernement flamand dans le cadre du *Verzameldecreet* 6.

Le vendredi 12 avril 2024, le gouvernement flamand a décidé de supprimer toutes les dispositions ETS du décret pour se conformer à cet avis. L'amendement qui est présenté en la matière tend à donner suite à la demande du gouvernement flamand de retirer également les dispositions ETS du projet de loi à l'examen.

Il a déjà été convenu entre les cellules stratégiques et les administrations compétentes que cet accord de coopération serait conclu au sein de la Commission nationale Climat. Les discussions à ce sujet seront entamées prochainement.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) présente les amendements nos 1 à 4 (DOC 55 3962/002) tendant à supprimer les articles 10, 32, 40 et 52 du projet de loi à l'examen.

L'intervenante affirme qu'une première concertation au sein de la Commission nationale Climat aura lieu le 24 avril 2024 et qu'il est prévu d'aboutir à un accord de coopération au mois de septembre 2024.

Tot slot wordt in dit wetsontwerp ook de basis gelegd voor de gegevensuitwisseling tussen de partners van het Maritieme Informatie Kruispunt in Zeebrugge, waar federale diensten samenwerken rond de beveiliging van de Noordzee en Belgische schepen wereldwijd. Tegelijk wordt de mogelijkheid gecreëerd om ook met het Vlaamse MRCC, het maritiem reddings- en coördinatiecentrum, informatie uit te wisselen. Op basis van deze bepalingen kunnen tussen de diensten de nodige protocollen gesloten worden om de informatie-uitwisseling op vlotte en veilige manier te garanderen.

Wat ten slotte de adviezen betreft, meldt de minister dat het GBA-advies én het advies van de Raad van State volledig werden gevolgd. Het ontwerp kreeg ook een positief advies van de drie gewesten (enkel voor ETS gaf het Vlaams Gewest een negatief advies).

Wat ETS betreft, heeft de Raad van State gewezen op de noodzaak van een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de drie gewesten. Die stelling bevestigt de Raad ook in haar advies dat zij in het kader van het Verzameldecreet 6 uitbracht aan de Vlaamse regering.

Op vrijdag 12 april 2024 heeft de Vlaamse regering ingevolge dit advies beslist om alle ETS-bepalingen uit het decreet te schrappen. Op het verzoek van de Vlaamse regering om de ETS-bepalingen ook uit het voorliggende wetsontwerp te halen, wordt ingegaan met het amendement dat aan de commissie voorgelegd wordt.

Tussen de bevoegde beleidscellen en diensten werd reeds afgesproken dat dit samenwerkingsakkoord zal gesloten worden binnen de Nationale Klimaatcommissie. De gesprekken hieromtrent starten op korte termijn.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Marianne Verhaert c.s. (Open Vld) geeft toelichting bij de amendementen nrs. 1 tot 4 (DOC 55 3962/002) in, die strekken tot weglating van de artikelen 10, 32, 40 en 52 van het voorliggende wetsontwerp.

De spreekster stelt dat op 24 april 2024 een eerste overleg binnen de Nationale Klimaatcommissie zal plaatsvinden en dat een samenwerkingsakkoord wordt verwacht in september 2024.

M. Tomas Roggeman (N-VA) émet néanmoins quelques critiques sur la manière de procéder.

Il est de coutume que les projets de loi ne soient pas traités – tout au plus introduits – dans les 48 heures suivant leur distribution. C'est ce qui a été convenu, il y a des années, en Conférence des présidents. Le projet de loi à l'examen n'a cependant été distribué que lundi soir. Il manque indéniablement du temps pour procéder à l'évaluation adéquate et approfondie de ce projet ainsi que pour effectuer des recherches et obtenir des retours d'information. Dans ces circonstances, il est impossible de mener un débat parlementaire de qualité, ce qui accroît donc le risque d'adopter des textes de loi inaboutis ou incomplets.

La plupart des mesures du projet de loi à l'examen relatives à la sécurité maritime avaient déjà été annoncées (dans un projet de loi antérieur de l'ancien ministre de la Mer du Nord ainsi que dans les médias) et le groupe de l'intervenant y souscrit pleinement sur le plan politique. Compte tenu de la période préparatoire limitée, le membre et ses collègues émettent de légères réserves au cas où ils auraient oublié certains points qui pourraient bien s'avérer problématiques ultérieurement. Cela étant, il est préférable d'adopter ce paquet et de l'ajuster ultérieurement plutôt que de tarder davantage à le mettre en œuvre. En effet, dans le cadre de la lutte contre le trafic de drogue, certaines des nouvelles mesures prévues dans le projet de loi à l'examen doivent vraiment entrer en vigueur sans délai.

Les articles 32 et 40 devraient permettre la transposition de la directive ETS (UE) 2023/959. La Région flamande a cependant rendu des avis négatifs sur ces articles qui, selon elle, pourraient outrepasser les compétences fédérales. Dans son récent avis, le Conseil d'État a par ailleurs clairement indiqué que, compte tenu de la répartition des compétences, seul un accord de coopération entre l'autorité fédérale et les Régions permettrait de transposer correctement la directive ETS. L'intervenant a cru comprendre que des amendements (DOC 55 3962/002) avaient été présentés afin de procéder au plus vite, par le biais d'un accord de coopération, à une transposition de la directive ETS conforme à la Constitution.

L'intervenant a d'ailleurs des questions relatives à cette directive ETS. Il se demande notamment comment les ports concurrents de Rotterdam, de Hambourg et du Havre, par exemple, ont mis en place ce système ETS. Car si la Belgique est le seul pays à l'appliquer, elle s'expose à un préjudice concurrentiel. Les grandes compagnies maritimes ont effectivement déjà fait savoir qu'elles considéraient la politique en matière d'émissions comme un problème des ports et elles ont indiqué

De heer Tomas Roggeman (N-VA) heeft wel wat kritiek op de manier van werken.

Het is een vaste afspraak dat wetsontwerpen niet behandeld (hooguit ingeleid worden) binnen de eerste 48 uur nadat ze zijn rondgedeeld. Dat is jaren geleden zo afgesproken in de Conferentie van voorzitters. Dit wetsontwerp werd echter pas maandagavond rondgedeeld. De tijd voor gedegen en grondig nazicht, opzoekingen, terugkoppelingen, is veel te krap. Op die manier kan geen kwalitatief parlementair debat gevoerd worden en dus is er een groter risico dat er onvoldragen of onvolkomen wetteksten worden afgeleverd.

De meeste maatregelen rond maritieme veiligheid in dit wetsontwerp werden eerder al aangekondigd (in een eerder wetsontwerp van de voormalige minister van Noordzee, alsook in de media), en de fractie van de spreker kan ze politiek ten volle steunen. Wegens de beperkte voorbereidingstijd maakt de spreker licht voorbehoud, voor het geval hij alsnog zaken over het hoofd zou hebben gezien die naderhand toch problematisch zouden blijken. Beter dit pakket aannemen en eventueel nadien bijsturen dan nog langer talmen, want in het licht van de strijd tegen de drugstrafiek treden een aantal van de nieuwe maatregelen die via dit wetsontwerp worden geïmplementeerd, echt wel liever vroeg dan laat in werking.

De artikelen 32 en 40 zouden moeten zorgen voor de omzetting van de ETS-richtlijn (Richtlijn (EU) 2023/959). Het Vlaams Gewest heeft over die artikelen echter een negatief advies gegeven wegens vermeende bevoegdheidsoverschrijding. De Raad van State heeft in haar recent advies inderdaad duidelijk gemaakt dat, gelet op de bevoegdheidsverdeling, enkel een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de gewesten kan leiden tot een correcte omzetting van de ETS-richtlijn. De spreker heeft begrepen dat er amendementen (DOC 55 3962/002) zullen worden ingediend opdat meteen een grondwetsconforme omzetting van de ETS-richtlijn via samenwerkingsakkoord kan worden uitgewerkt.

De spreker heeft vragen over die ETS-richtlijn. Hoe hebben de concurrerende havens (bijvoorbeeld Rotterdam, Hamburg en Le Havre) ETS geïmplementeerd? Want als België het enige land is dat die reglementering implementeert, dan ontstaat er een concurrentieel nadeel. De grote rederijen hebben immers al aangegeven dat zij het emissiebeleid als een probleem van de havens zien en al duidelijk gemaakt dat zij niet geneigd zijn om voor de properdere walstroom te betalen. Wij dienen

clairement qu'elles n'étaient pas enclines à payer pour rendre plus propre l'électricité à quai. Par conséquent, ce réseau d'électricité (à quai) doit relever d'un financement communautaire... faute de quoi l'emploi peut être menacé. L'introduction de ce système ETS représente un coût pour la Communauté du groupe de l'intervenant.

L'intervenant se penche ensuite sur les dispositions relatives aux caméras installées par les capitaineries de port.

— Au cours des dernières décennies, le capitaine de port a de plus en plus souvent été amené à exercer des missions de sécurité (*security*) en plus de ses tâches liées à la sûreté (*safety*), ce qui a créé des chevauchements avec le travail de la police portuaire. Cette situation s'explique par le fait que dans la pratique, la police maritime ne souhaitait pas poursuivre certains faits ou ne disposait pas des effectifs nécessaires à cet égard.

— En introduisant ces dispositions relatives à l'utilisation des caméras, on crée une zone portuaire unique, qui est délimitée par le biais d'un décret, mais cela mène à une situation dans laquelle le capitaine de port doit davantage assurer la sécurité. Or, d'après l'intervenant, les capitaines de port ne sont pas des agents et ne disposent donc pas de la formation adéquate à cette fin.

— On s'efforce en somme de pallier aux carences de la police fédérale et de la police locale et on a essentiellement recours à des fonctionnaires à cet effet.

Le projet de loi à l'examen prévoit également d'apporter plusieurs modifications à l'ancien Code pénal. L'intervenant rappelle qu'il y a quelques semaines, un nouveau Code pénal a été adopté au sein de ce Parlement. L'intervenant n'a pas suivi ce dossier de près. Ce nouveau Code pénal comporte-t-il déjà des dispositions similaires à celles que le projet de loi à l'examen propose d'insérer dans l'ancien Code pénal? Si ce n'est pas le cas, le ministre chargera-t-il sans délai l'administration d'élaborer un nouvel avant-projet qui introduira également les dispositions pénales adéquates dans le nouveau Code pénal?

Enfin, la Région flamande a souligné dans son avis que plusieurs dispositions du projet de loi à l'examen devront être mises en œuvre par le biais d'un accord de coopération exécutif. Le ministre prendra-t-il des initiatives pour lancer le plus rapidement possible ce processus (outre l'accord de coopération à conclure sur le plan législatif dans le cadre de la transposition de la directive ETS)?

Mme Mélissa Hanus (PS) estime qu'il s'agit là d'un projet très dense, qui comporte des dispositions assez

die (wal)stroom bijgevolg als gemeenschap te betalen, anders dreigt men werkgelegenheid te vernietigen. Dus het invoeren van die ETS-regeling komt neer op kosten voor ons als gemeenschap.

De spreker gaat voorts in op de bepalingen inzake camera's geïnstalleerd door de havenkapiteinsdiensten.

— Wat nu eigenlijk gebeurt, is dat de havenkapitein de afgelopen decennia naast *safety* ook steeds meer *security* moet opvolgen en daarbij (figuurlijk) in het vaarwater komt van de havenpolitie. Eigenlijk is dat louter omdat in de praktijk de zeevaartpolitie bepaalde zaken gewoon niet wilde vervolgen of er de mankracht niet voor had.

— Door deze bepalingen rond gebruik van camera's in te voeren creëert men effectief een (bij decreet afgebakend) havengebied dat één is, maar eigenlijk wordt daarbij de havenkapitein nog meer richting *security* geduwd terwijl de havenkapiteins volgens de spreker eigenlijk geen agenten zijn, noch daar de opleiding voor hebben gekregen.

— Dus eigenlijk is men met lapmiddelen aan het verhelpen wat de federale en lokale politie nalaten te doen, en schakelt men in essentie daartoe ambtenaren in.

Dit wetsontwerp bevat voorts ook enkele aanpassingen van het oude Strafwetboek. De spreker wijst erop dat een paar weken geleden ook al een nieuw Strafwetboek werd goedgekeurd. De spreker heeft dat thema niet van nabij opgevolgd. Behelst dat nieuwe Strafwetboek soortgelijke bepalingen als de bepalingen die via het voorliggende wetsontwerp in het oude Strafwetboek zouden worden ingevoegd? Zo neen, zal de minister zijn diensten dan onverwijld de opdracht geven een nieuw voorontwerp voor te bereiden, dat de gepaste strafbepalingen ook in het nieuwe Strafwetboek invoert?

Tot slot benadrukte het Vlaams Gewest in zijn advies dat een aantal bepalingen uit dit ontwerp verder uitgevoerd zullen moeten worden middels een af te sluiten uitvoerend samenwerkingsakkoord. Zal de minister het initiatief nemen om dat traject zo snel mogelijk op te starten (naast het samenwerkingsakkoord op wetgevend vlak met het oog op de omzetting van de ETS-richtlijn)?

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) meent dat het om een heel veelzijdig wetsontwerp gaat, dat heel uiteenlopende

diverses, relatives à des thématiques différentes. Bien sûr, il y a la sécurité maritime comme thème, disons “central” du texte, mais l’on retrouve aussi des mesures climatiques comme l’introduction du secteur maritime au mécanisme européen d’échange de quotas d’émission carbone.

L’intervenante souhaite néanmoins revenir sur quelques points et notamment, sur le cadre relatif à l’installation et à l’utilisation de caméras dans les capitaineries. Dans quelle mesure l’Autorité de protection des données (APD) a-t-elle été consultée à ce sujet? Un avis a-t-il été fourni? Le cas échéant, dans quelle mesure celui-ci a-t-il été pris en considération? En outre, en ce qui concerne l’utilisation des drones et une éventuelle adaptation du cadre réglementaire, un calendrier a-t-il été établi?

En second lieu, l’intervenante voudrait revenir sur la question des *screenings* ou vérifications de sécurité supplémentaires pour certaines fonctions critiques dans le secteur maritime. Comment se dérouleront-ils concrètement? Quelles garanties pouvez-vous nous fournir en ce qui concerne la proportionnalité de ce screening, eu égard à ses conséquences potentielles: l’exclusion d’une partie du marché du travail? Qu’en est-il du risque d’exclusion disproportionnée? Son groupe soutient fermement la lutte contre le commerce de drogues, et ce faisant la sécurité du secteur maritime de manière générale. L’intervenante souhaite néanmoins avoir un retour général sur la question de la proportionnalité des mesures, au regard de cet objectif.

B. Réponses du ministre

Timing

M. Paul Van Tigchelt, vice-premier ministre et ministre de la Justice et de la Mer du Nord, comprend que l’analyse du projet de loi à l’examen nécessite du temps.

Ce projet de loi a été développé à la demande du terrain après l’application de la loi relative à la sécurité maritime. Il s’agit effectivement de mesures de lutte contre la criminalité organisée et éviter les effets de déplacement.

Le Conseil d’État a rendu son avis le 28 mars 2024, alors que le projet de loi a été approuvé le 22 décembre 2023.

ETS

Le ministre a convenu avec la Flandre que les mesures nécessaires peuvent à présent être prises et que les compagnies maritimes peuvent être informées. Avec un

bepalingen over diverse thema’s omvat. De maritieme veiligheid is uiteraard het centrale thema van de tekst, maar er staan ook klimaatmaatregelen in, zoals de opname van de maritieme sector in het Europese systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten.

De spreekster wil niettemin ingaan op enkele punten, in het bijzonder op het raamwerk inzake de installatie en het gebruik van camera’s in de havenkapiteinsdiensten. In welke mate werd de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA) daarover geraadpleegd? Wordt een advies verleend? Zo ja, in welke mate werd daar dan rekening mee gehouden? Wordt bovendien een tijdpad vastgelegd inzake het gebruik van drones en een eventuele aanpassing van de regelgeving?

De spreekster wil ten tweede terugkomen op de bijkomende screenings of veiligheidsverificaties voor bepaalde kritieke functies in de maritieme sector. Hoe zullen die concreet verlopen? Welke waarborgen kan de minister geven inzake de evenredigheid van die screening, gelet op de mogelijke gevolgen ervan, namelijk de uitsluiting uit een deel van de arbeidsmarkt? Is er een risico op een onevenredige uitsluiting? De PS-fractie verleent haar volle steun aan de strijd tegen de drugshandel, en daardoor bij uitbreiding aan de veiligheid in de maritieme sector in het algemeen. De spreekster zou echter graag wat algemene feedback krijgen over de evenredigheid van de maatregelen in het licht van die doelstelling.

B. Antwoorden van de minister

Timing

De heer Paul Van Tigchelt, vice-eersteminister en minister van Justitie en Noordzee, begrijpt dat de analyse van het voorliggende wetsontwerp tijd vergt.

Dit wetsontwerp werd op vraag van het veld uitgewerkt na de toepassing van de wet inzake maritieme beveiliging. Het gaat inderdaad om maatregelen ter bestrijding van de georganiseerde criminaliteit en om het voorkomen van verplaatsingseffecten.

De Raad van State heeft op 28 maart 2024 advies verleend, terwijl het voorontwerp van wet op 22 december 2023 was goedgekeurd door de Ministerraad.

ETS

De minister heeft met Vlaanderen afgesproken dat we momenteel wel de nodige stappen kunnen zetten en de rederijen informeren. Het samenwerkingsakkoord kan met

peu de bonne volonté, l'accord de coopération pourra être présenté en septembre aux parlements pour que le système ETS puisse pleinement être mis en œuvre.

Concurrence

Le ministre comprend que ces règles, qui sont plus sévères en Belgique, désavantagent au niveau de la concurrence. De plus, les pays voisins ont déjà transposé ces mesures dans leurs codes de la navigation. Il faut néanmoins veiller à ce que la Belgique ne soit pas désavantagée.

Utilisation de caméras par les capitaineries de port

Les capitaines de port ont également la qualité d'officier de police judiciaire et ils peuvent à présent exercer pleinement leur compétence, y compris en matière de sécurité.

Ces dispositions ne prévoient plus la présence d'agents dans la salle de contrôle des capitaineries de port pour visionner des images qui peuvent également l'être par un agent de gardiennage, sous le contrôle du capitaine de port.

Adaptation de l'ancien Code pénal

Les dispositions pénales relatives aux caméras sont totalement alignées sur la terminologie et les notions figurant dans le nouveau Code pénal. La DG Navigation évaluera si, lors de l'entrée en vigueur du Code pénal, il conviendra d'apporter ou non des modifications au Code belge de la Navigation pour garantir une conformité totale.

L'avis de l'APD (Autorité de protection des données)

L'APD a effectivement rendu un avis concernant l'utilisation de ces caméras mais n'a pas fait de remarques particulières.

Le screening

La proportionnalité est garantie. En effet, le screening est basé sur l'article 22^{quinquies} de la loi de 1998, qui a été adapté par le gouvernement précédent. Ce type de screening est déjà d'application à l'aéroport de Zaventem. Les résultats de ces screening sont assez concluants. L'objectif est de réaliser un screening pour 16.000 personnes dont 10.000 sont des travailleurs portuaires. De plus, un candidat peut toujours contester le résultat du screening. Ce screening a également fait l'objet de concertation avec les acteurs concernés.

wat goede wil in september voorgelegd worden aan de parlementen, zodat ETS ten volle uitvoering kan krijgen.

Mededinging

De minister begrijpt dat deze regels, die in België strenger zijn, op het niveau van de mededinging nadeel toebrengen. Bovendien hebben de buurlanden die maatregelen al in hun scheepvaartwetboeken omgezet. Niettemin moet men waakzaam blijven opdat België niet wordt benadeeld.

Camera's van havenkapiteinsdiensten

Havenkapiteins zijn ook officier van gerechtelijke politie en kunnen nu hun volle bevoegdheid uitoefenen, ook inzake *security*.

Deze bepalingen zetten geen agenten meer in een controlekamer van de havenkapiteinsdiensten om naar beelden te kijken die ook door een bewakingsagent bekeken kunnen worden, onder toezicht van de havenkapitein.

Aanpassing van het oude Strafwetboek

De strafbepalingen voor de camera's zijn volledig afgestemd op de terminologie en begrippen van het nieuwe Strafwetboek. Binnen DG Scheepvaart zal worden nagegaan of tegen de inwerkingtreding van het Strafwetboek aanpassingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek nodig zijn om alles op een lijn te brengen.

Advies van de Gegevensbeschermingsautoriteit (GBA)

De GBA heeft inderdaad een advies verleend over het gebruik van de camera's in kwestie, maar heeft geen bijzondere opmerkingen geformuleerd.

Screening

De evenredigheid wordt gegarandeerd. De screening is immers gebaseerd op artikel 22^{quinquies} van de wet van 1998, die door de vorige regering werd gewijzigd. Dergelijke screening wordt al op de luchthaven van Zaventem toegepast. De resultaten van die screenings zijn heel overtuigend. Het is de bedoeling een screening uit te voeren voor 16.000 mensen, onder wie 10.000 havenarbeiders. Een kandidaat kan het resultaat van een screening bovendien altijd betwisten. Over die screening werd bovendien overleg gepleegd met de betrokken actoren.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

CHAPITRE 1^{ER}

Disposition introductive

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

Il ne donne lieu à aucune observation.

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité.

Art. 2 à 9

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion.

Les articles 2 à 9 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 10

Mme Marianne Verhaert et consorts présentent l'*amendement n° 1* (DOC 55 3962/002), qui vise à supprimer l'article 10.

Il est renvoyé pour la justification à la discussion générale.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 11 à 31

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion.

Les articles 11 à 31 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art. 32

Mme Marianne Verhaert et consorts présentent l'*amendement n° 2* (DOC 55 3962/002), qui vise à supprimer l'article 32.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

HOOFDSTUK 1

Inleidende bepaling

Artikel 1

Dit artikel betreft de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 2 tot 9

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 2 tot 9 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 10

Mevrouw Marianne Verhaert c.s. dient *amendement nr. 1* (DOC 55 3962/002) in, dat ertoe strekt artikel 10 weg te laten. Voor de verantwoording wordt verwezen naar de algemene bespreking.

Over dit amendement worden geen opmerkingen gemaakt.

Amendement nr. 1 wordt eenparig aangenomen.

Art. 11 tot 31

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 11 tot 31 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art 32

Mevrouw Marianne Verhaert c.s. dient *amendement nr. 2* (DOC 55 3962/002) in, dat ertoe strekt artikel 32 weg te laten. Voor de verantwoording wordt verwezen naar de algemene bespreking.

Il est renvoyé pour la justification à la discussion générale.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 33 à 39

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion.

Les articles 33 à 39 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art 40

Mme Marianne Verhaert et consorts présentent l'amendement n° 3 (DOC 55 3962/002), qui vise à supprimer l'article 40.

Il est renvoyé pour la justification à la discussion générale.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Art. 41 à 49

Ces articles ne donnent lieu à aucune discussion.

Les articles 41 à 49 sont successivement adoptés à l'unanimité.

Art 50

Mme Marianne Verhaert et consorts présentent l'amendement n° 4 (DOC 55 3962/002), qui vise à supprimer l'article 50.

Il est renvoyé pour la justification à la discussion générale.

Cet amendement ne donne lieu à aucune observation et est adopté à l'unanimité.

Over dit amendement worden geen opmerkingen gemaakt.

Amendement nr. 2 wordt eenparig aangenomen.

Art. 33 tot 39

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 33 tot 39 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 40

Mevrouw Marianne Verhaert c.s. dient amendement nr. 3 (DOC 55 3962/002) in, dat ertoe strekt artikel 40 weg te laten.

Voor de verantwoording wordt verwezen naar de algemene bespreking.

Over dit amendement worden geen opmerkingen gemaakt.

Amendement nr. 3 wordt eenparig aangenomen.

Art. 41 tot 49

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 41 tot 49 worden achtereenvolgens eenparig aangenomen.

Art. 50

Mevrouw Marianne Verhaert c.s. dient amendement nr. 4 (DOC 55 3962/002) in, dat ertoe strekt artikel 50 weg te laten.

Voor de verantwoording wordt verwezen naar de algemene bespreking.

Over dit amendement worden geen opmerkingen gemaakt.

Amendement nr. 3 wordt eenparig aangenomen.

Art. 51

Cet article ne donne lieu à aucune observation.

L'article 51 est adopté à l'unanimité.

*
* *

Le projet de loi, y compris les corrections linguistiques et légistiques, est adopté à l'unanimité.

Ont voté pour:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Olivier Vajda, Eva Platteau;

PS: Malik Ben Achour, Mélissa Hanus;

VB: Pieter De Spiegeleer;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jan Briers;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Ont voté contre: nihil.

Se sont abstenus: nihil.

Le rapporteur,

Oliver Vajda

La présidente,

Kim Buyst

Art. 51

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 51 wordt eenparig aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp, met inbegrip van de taalkundige en wetgevingstechnische verbeteringen, wordt eenparig aangenomen.

Hebben voorgestemd:

N-VA: Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman;

Ecolo-Groen: Kim Buyst, Olivier Vajda, Eva Platteau;

PS: Malik Ben Achour, Mélissa Hanus;

VB: Pieter De Spiegeleer;

MR: Emmanuel Burton, Vincent Scourneau;

cd&v: Jan Briers;

Open Vld: Marianne Verhaert;

Vooruit: Joris Vandenbroucke.

Hebben tegengestemd: nihil.

Hebben zich onthouden: nihil.

De rapporteur,

Oliver Vajda

De voorzitter,

Kim Buyst