

KONINKRIJK BELGIE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
MOBILITEIT EN VERVOER

Scheepvaart

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

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
Onze Groet.

ROYAUME DE BELGIQUE

SERVICE PUBLIC FEDERAL
MOBILITE ET TRANSPORTS

Navigation

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

PHILIPPE, Roi des Belges,

À tous, présents et à venir, Salut.

Op de voordracht van de Minister van Mobiliteit, de Minister van Financiën, de Minister van Justitie en Noordzee, de Minister van Defensie, de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

de Minister van Mobiliteit, de Minister van Financiën, de Minister van Justitie en Noordzee, de Minister van Defensie, de Minister van Binnenlandse Zaken en de Staatssecretaris voor Asiel en Migratie zijn ermee belast in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst hierna volgt:

Artikel. 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2. Artikel 590, eerste lid, van het Wetboek van Strafvordering, , vervangen bij de wet van 8 augustus 1997 en laatstelijk gewijzigd bij de wet van 18 maart 2018, wordt aangevuld met een bepaling onder 20°, luidende:

“20° de havenverboden zoals bedoeld in artikel 4, § 3bis, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité, du Ministre des Finances, du Ministre de la Justice et de la Mer du Nord, de la Ministre de la Défense, de la Ministre de l'Intérieur et de la Secrétaire d'Etat à l'Asile et la Migration

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

le Ministre de la Mobilité, le Ministre des Finances, le Ministre de la Justice et de la Mer du Nord, la Ministre de la Défense, la Ministre de l'Intérieur et la Secrétaire d'Etat à l'Asile et la Migration sont chargés de présenter en notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit :

Article. 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2. L'article 590, alinéa 1^{er}, du Code d'instruction criminelle, remplacé par la loi du 8 août 1997 et modifié en dernier lieu par la loi du 18 mars 2018 est complété par un 20° rédigé comme suit :

« 20° les interdictions portuaires visées à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes et à l'article 4.1.2.48, § 4 du Code belge de la Navigation. »

stoffen en in artikel 4.1.2.48, § 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek .”

Art. 3. In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 596bis ingevoegd, luidende:

“**Art. 596bis.** Wanneer het uittreksel bedoeld in artikel 596, eerste lid wordt aangevraagd ten einde toegang te krijgen tot een activiteit in een haven, een havenfaciliteit, een terminal gelegen in het binnenland of een vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging, zoals bedoeld in artikel 2.5.2.3, 4°, 5°, 16° en 17°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek vermeldt het uittreksel:

1° de veroordelingen en de beslissingen bedoeld in artikel 596, eerste lid;

2° de veroordelingen bedoeld in artikel 590, eerste lid, 1°, 3°, 17° en 20°;

3° gedurende drie jaar vanaf de dag van de veroordeling de beslissingen bedoeld in artikel 594, 4° tot en met 6° in het geval deze betrekking hebben op inbreuken op:

- i. de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen, en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen;
- ii. één van de misdrijven bedoeld in boek II, titel VI, hoofdstuk I van het Strafwetboek;
- iii. één van de misdrijven bedoeld in boek II, titel IX, hoofdstuk I, afdeling I van het Strafwetboek;
- iv. één van de misdrijven bedoeld in boek II, titel IX, hoofdstuk III , afdeling VIIIbis van het Strafwetboek;

Art. 3. Dans le même Code, il est inséré un article 596bis rédigé comme suit :

« **Art. 596bis.** Lorsque l’extrait visé à l’article 596, alinéa 1^{er}, est demandé en vue d’accéder à une activité dans un port, une installation portuaire, un terminal intérieur ou une unité d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime, tels que visés à l’article 2.5.2.3, 4°, 5°, 16° et 17°, l’extrait mentionne :

1° les condamnations et décisions visées à l’article 596, alinéa 1^{er} ;

2° les condamnations visées à l’article 590, alinéa 1^{er}, 1°, 3° 17° et 20° ;

3° pendant trois ans à compter du jour de la condamnation les décisions visées à l’article 594, 4° et 6° au cas où celles-ci concernent des infractions sur :

- i. la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ;
- ii. une des infractions visées au livre II, titre VI, chapitre I^{er} du Code pénal ;
- iii. une des infractions visées au livre II, titre IX, chapitre I^{er}, section I^{re} du Code pénal ;
- iv. une des infractions visées au livre II, titre IX, chapitre III, section VIIIbis du Code pénal ;

v. een ongeoorloofde actie in de zin van artikel 4.1.2.48, § 2 of § 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

v. une action illicite au sens de l'article 4.1.2.48, § 2 ou § 3 du Code belge de la Navigation.

De Koning bepaalt de voorwaarden en de nadere regels voor het uitreiken van dit uittreksel. Voor een natuurlijke persoon die een woon- of verblijfplaats heeft in België, wordt het uittreksel uitgereikt door het gemeentebestuur van de woon- of verblijfplaats. Indien de betrokkene in België geen woon- of verblijfplaats heeft, wordt het uittreksel uitgereikt door de dienst van het Strafreger van de Federale Overheidsdienst Justitie. Wanneer het een rechtspersoon betreft, wordt dit uittreksel uitgereikt door de dienst van het Strafreger van de Federale Overheidsdienst Justitie.”.

Le Roi détermine les conditions et modalités de délivrance de cet extrait. Pour une personne physique ayant son domicile ou son lieu de résidence en Belgique, l'extrait est délivré par l'administration communale du domicile ou du lieu de résidence. Si l'intéressé n'a pas son domicile ou son lieu de résidence en Belgique, l'extrait est délivré par le service du Casier judiciaire du Service public fédéral Justice. Lorsqu'il s'agit d'une personne morale, cet extrait est délivré par le service du Casier judiciaire du Service public fédéral Justice. ».

Art. 4. Artikel 546/1 van het Strafwetboek, ingevoegd door de wet van 20 mei 2016 en gewijzigd door de wetten van 8 mei 2019 en 13 oktober 2022 wordt aangevuld met de woorden “of een terminal gelegen in het binnenland zoals bedoeld in artikel 2.5.2.3, 16° van het Belgisch Scheepvaartwetboek”.

Art. 4. L'article 546/1 du Code pénal, inséré par la loi du 20 mai 2016 et modifié par les lois du 8 mai 2019 et du 13 octobre 2022, est complété par les mots « ou dans un terminal intérieur visé à l'article 2.5.2.3, 16° du Code belge de la Navigation ».

Art. 5. In artikel 4, § 3bis, eerste lid, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, worden de woorden “binnen één of meerdere van de Belgische havens of havenfaciliteiten” vervangen door de woorden “de Belgische havens of havenfaciliteiten”.

Art. 5. Dans l'article 4, § 3bis, alinéa 1^{er}, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes, remplacés par la loi du 13 octobre 2022, les mots « dans un ou plusieurs des ports belges ou des installations portuaires » sont remplacés par les mots « dans les ports belges ou les installations portuaires ».

Art. 6. In artikel 74/2, § 1, van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, ingevoegd door de wet van 14 juli 1987 en gewijzigd door de wet van 8 maart 1995, wordt het woord “passagier” vervangen door het woord “vreemdeling” en wordt het woord “passagiers” telkens vervangen door het woord “vreemdelingen”.

Art. 6. Dans l'article 74/2, § 1, de la loi du 15 décembre 1980 relative à l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, inséré par la loi du 14 juillet 1987 et modifié par la loi du 8 mars 1995, le mot “passager” est remplacé par le mot “étranger” et le mot “passagers” est systématiquement remplacé par le mot “étrangers”.

Art. 7. In artikel 74/4 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, ingevoegd door de wet van 14 juli 1987 en vervangen door de wet van 22 december 2004, wordt het woord “passagier” telkens vervangen door het woord “vreemdeling”.

Art. 8. In artikel 74/4bis, § 1, van dezelfde wet, ingevoegd door de wet van 8 maart 1995 en laatstelijk gewijzigd door de wet van 19 maart 2014, wordt het woord “passagier” telkens vervangen door het woord “vreemdeling”.

Art. 9. Artikel 14/4 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, ingevoegd door de wet van 12 oktober 2022, wordt vervangen als volgt:

“**Art. 14/4.** § 1. De bevoegde autoriteit kan voor inbreuken op het Belgisch Scheepvaartwetboek en zijn uitvoeringsbesluiten en de scheepvaartwetten en hun uitvoeringsbesluiten die bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete, een administratieve minnelijke schikking voorstellen, hetzij onmiddellijk of hetzij binnen een door de bevoegde autoriteit bepaalde termijn volgens de door de bevoegde autoriteit bepaalde modaliteiten.

Het bedrag van deze som mag niet hoger zijn dan het maximum van de geldboete die op die inbreuk staat, vermeerderd met de opdecimen. Naast deze som kan er een administratieve toeslag van 10,02 euro geheven worden bij dossiers zonder aangetekende zending. De administratieve toeslag bij dossiers met aangetekende zending bedraagt 28,71 euro.

Deze administratieve toeslagen worden geheven ten voordele van Federale Overheidsdienst Justitie in het kader van de uitvoering van het Crossborder programma. De door de overtreder verrichte betalingen worden eerst op deze administratieve toeslag toegerekend.

Art. 7. Dans l'article 74/4 de la même loi, inséré par la loi du 14 juillet 1987 et remplacé par la loi du 22 décembre 2004, le mot “passager” est systématiquement remplacé par le mot “étranger”, les mots « le passager » sont systématiquement remplacés par les mots « l'étranger » et les mots « du passager » sont remplacés par les mots « de l'étranger ».

Art. 8. Dans l'article 74/4bis, § 1er, de la même loi, inséré par la loi du 8 mars 1995 et modifié en dernier lieu par la loi du 19 mars 2014, le mot “passager” est systématiquement remplacé par le mot “étranger”.

Art. 9. L'article 14/4 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, inséré par la loi du 12 octobre 2022, est remplacé comme suit :

« **Art. 14/4.** § 1^{er}. L'autorité compétente peut, pour les infractions au Code belge de la Navigation et ses arrêtés d'exécution et aux lois sur la navigation et leurs arrêtés d'exécution punissables d'une amende administrative, proposer une transaction administrative, soit immédiatement, soit dans un délai déterminé par l'autorité compétente selon les modalités déterminées par l'autorité compétente.

Le montant de cette somme ne peut dépasser le maximum de l'amende prévue pour cette infraction, majoré des décimes additionnels. En plus de cette somme, un supplément administratif de 10,02 euros peut être perçu pour les dossiers non transmis par envoi recommandé. Le supplément administratif pour les dossiers transmis par envoi recommandé s'élève à 28,71 euros.

Ces suppléments administratifs sont perçus au profit du Service public fédéral Justice dans le cadre de la mise en œuvre du programme Crossborder. Les paiements effectués par le contrevenant sont d'abord imputés à ce supplément administratif.

Het bedrag van deze administratieve toeslag wordt elk jaar op 1 januari automatisch aangepast in functie van de evolutie van de consumptieprijsindex van de maand november van het voorgaande jaar.

§ 2. De ambtenaren en overheidspersonen aangewezen door de Koning zijn belast met de toepassing van dit artikel en van de ter uitvoering ervan genomen maatregelen.

§ 3. Wanneer de administratieve minnelijk schikking niet binnen de bepaalde termijn wordt betaald kan de bevoegde autoriteit de administratieve vervolging instellen.”.

Art. 10. Artikel 1.1.1.1, § 1, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek gewijzigd door de wetten van 16 juni 2021, 29 juni 2022 en 13 oktober 2022, wordt aangevuld met de bepaling onder 71, luidende:

“71° ETS-richtlijn: richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad.”.

Art. 11. Artikel 1.1.1.2 van hetzelfde wetboek, gewijzigd door de wet van 13 oktober 2022, wordt aangevuld met de bepaling onder 13°, luidende:

“13° MIK+ : het Maritiem Informatiekruispunt aangevuld met de Dienst Marien Milieu van de FOD Volksgezondheid, Leefmilieu en Veiligheid van de Voedselketen, en het Belgisch Mathematisch model voor de Noordzee.”

Art. 12. In artikel 2.4.4.2 van hetzelfde wetboek, dat gedeeltelijk vernietigd is bij arrest nr. 75/2022 van het Grondwettelijk Hof, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 3, derde lid, worden de woorden “in het bijzonder” ingevoegd tussen de woorden “te ontschepen,” en de woorden “indien een verwijdering”;

2° in paragraaf 3 wordt tussen het derde en het vierde lid een lid ingevoegd, luidende :

Le montant de ce supplément administratif est automatiquement adapté le 1er janvier de chaque année en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation du mois de novembre de l'année précédente.

§ 2. Les agents et personnes ressortissant à une autorité publique désignés par le Roi sont chargés de l'application du présent article et des mesures pour sa mise en œuvre.

§ 3. Lorsque la transaction administrative n'est pas payée dans le délai déterminé, l'autorité compétente peut engager les poursuites administratives. ».

Art. 10. L'article 1.1.1.1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du Code belge de la navigation modifié par les lois des 16 juin 2021, 29 juin 2022 et 13 octobre 2022, est complété par un 71° rédigé comme suit :

« 71° Directive ETS : la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil. ».

Art. 11. L'article 1.1.1.2 du même Code, modifié par la loi du 13 octobre 2022, est complété par un 13° rédigé comme suit :

« 13° MIK+ : le Carrefour d'information maritime complété par le Service Milieu marin du SPF Santé publique, Environnement et Sécurité de la Chaîne alimentaire et le Modèle mathématique belge de la mer du Nord. »

Art.12. Dans l'article 2.4.4.2 du Code belge de la Navigation, partiellement annulé par l'arrêt n° 75/2022 de la Cour constitutionnelle, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 3, alinéa 3, les mots “en particulier” sont insérés entre les mots « passager clandestin, » et les mots « si un éloignement » ;

2° au paragraphe 3, un alinéa rédigé comme suit est inséré entre les alinéas 3 et 4 :

“De Scheepvaartpolitie laat toe om de verstekeling te ontschepen in de volgende gevallen:	“La Police de la navigation autorise le débarquement du passager clandestin dans les cas suivants :
1° indien de verstekeling de Belgische nationaliteit heeft of gemachtigd of toegelaten is tot verblijf in België zodra die hoedanigheid, die machtiging of die toelating is aangetoond;	1° si le passager clandestin a la nationalité belge ou est autorisé ou admis au séjour en Belgique, dès que cette qualité, cette autorisation ou cette admission est établie.
2° indien de verstekeling een verzoek om internationale bescherming doet, gedurende het onderzoek van zijn verzoek;	2° si le passager clandestin présente une demande de protection internationale, pendant l’examen de sa demande ;
3° indien de verstekeling beschouwd kan worden als een niet-begeleide minderjarige vreemdeling is overeenkomstig artikel 6 van de programmawet van 24 december 2002 (art. 479) – Titel XIII, Hoofdstuk VI betreffende de voogdij over niet-begeleide minderjarige vreemdelingen;	3° si le passager clandestin peut être considéré comme un étranger mineur non accompagné conformément à l’article 6 de la loi-programme du 24 décembre 2002 (art. 479) - Titre XIII - Chapitre VI relatif à la tutelle des mineurs étrangers non accompagnés;
4° indien de gezondheidstoestand van de verstekeling, volgens een medische diagnose, een dringende medische behandeling vereist die niet kan worden verstrekt aan boord van het schip.”;	4° si l’état de santé du passager clandestin requiert, selon un diagnostic médical, un traitement médical urgent qui ne peut être fourni à bord du navire. » ;
3° het vroegere vierde lid, dat het vijfde lid wordt, wordt vervangen als volgt:	3° l’alinéa 4 ancien, devenant l’alinéa 5, est remplacé par ce qui suit :
“De Scheepvaartpolitie kan bevelen om de verstekeling die zonder de toelating bedoeld in paragraaf 2, eerste lid het schip heeft verlaten, of indien de voorwaarden voor deze toelating niet langer vervuld zijn, opnieuw in te schepen waarbij de gezagvoerder op de verplichtingen vastgelegd in paragraaf 2 wordt gewezen.” ;	« La Police de la navigation peut ordonner le rembarquement du passager clandestin qui a quitté le navire sans l’autorisation visée au paragraphe 2, alinéa 1 ^{er} , ou si les conditions de cette autorisation ne sont plus remplies, en rappelant au commandant les obligations prévues au paragraphe 2. » ;
2° een paragraaf 3/1 wordt ingevoegd, luidende:	4° il est inséré un paragraphe 3/1, rédigé comme suit :
“§ 3/1. De verstekeling die niet toegelaten wordt te ontschepen en die de binnenkomst geweigerd wordt overeenkomstig artikel 3 van de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, maakt het voorwerp uit van een beslissing tot vasthouding overeenkomstig artikel 74/5 van de vermelde	“§ 3/1. Le passager clandestin qui n’est pas autorisé à débarquer et qui se voit refuser l’entrée en vertu de l’article 3 de la loi du 15 décembre 1980 sur l’accès au territoire, le séjour, l’établissement et l’éloignement des étrangers, fait l’objet d’une décision de détention conformément à l’article 74/5 de la loi mentionnée.

wet, waarbij het schip de plaats van vasthouding is.

De beroepsprocedures van artikel 71 tot 74 van de vermelde wet zijn van toepassing op deze vasthouding.

Artikel 62, § 2 en 3, van de vermelde wet is van toepassing op de kennisgeving van de beslissing tot vasthouding, waarbij de verstekeling in een taal die hij verstaat op de hoogte wordt gebracht van de redenen van zijn vasthouding, dat hij het recht heeft een jurisdictioneel beroep in te stellen en dat de mogelijkheid bestaat om juridische bijstand, in voorkomend geval kosteloos, te verkrijgen om zulk een beroep in te stellen.”.

Art. 13. In artikel 2.5.2.3 van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in de bepaling onder 1° worden tussen de woorden “en de havenfaciliteiten” en de woorden “en de Belgische maritieme zones” de woorden “, de terminal gelegen in het binnenland” ingevoegd;

2° de bepaling onder 15° wordt vervangen als volgt:

“15° “ongoorloofde actie”: elke opzettelijke actie die gezien de aard of context ervan schade kan toebrengen aan de bouw- of kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de Belgische maritieme zones, aan zeeschepen in het internationale en binnenlands zeescheepvaartverkeer, aan bemanning, passagiers of lading, of aan de desbetreffende havens of havenfaciliteiten of terminals gelegen in het binnenland, of het gebruik van zeeschepen of van andere vervoersmiddelen om via havens en havenfaciliteiten of via terminals gelegen in het binnenland verboden voorwerpen of producten in- of uit België te brengen, personen of dieren zonder toelating te laten inschepen of ontschepen, deze in België bij transit door te voeren, alsook de verboden voorwerpen of producten te verwijderen of uit te halen uit voornoemde havens, havenfaciliteiten of terminals of alle hiermee verband houdende activiteiten;”;

Les procédures de recours prévues aux articles 71 à 74 de la loi mentionnée s’appliquent à cette détention.

L’article 62, § 2 et 3, de la loi mentionnée s’applique à la notification de la décision de détention, le passager clandestin étant informé, dans une langue qu’il comprend, des motifs de sa détention, qu’il a le droit d’introduire un recours juridictionnel et qu’il est possible d’obtenir une assistance juridique, le cas échéant gratuite, pour introduire un tel recours.”.

Art. 13. Dans l’article 2.5.2.3 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :

1° au 1°, les mots « , les terminaux intérieurs » sont insérés entre les mots « et les installations portuaires » et les mots « et les zones maritimes belges » ;

2° le 15° est remplacé par ce qui suit :

« 15° « action illicite » : toute action intentionnelle qui, compte tenu de sa nature ou de son contexte, pourrait causer des dommages aux ouvrages de construction et de génie civil ou aux câbles ou aux pipelines dans les zones maritimes belges, aux navires de mer du trafic maritime international et national, à l’équipage, aux passagers ou à la cargaison, ou aux ports ou installations portuaires ou terminaux intérieurs concernés, ou à l’utilisation de navires de mer ou d’autres moyens de transport pour faire entrer ou sortir de Belgique des articles ou produits interdits, permettre à des personnes ou des animaux d’embarquer ou de débarquer sans autorisation, les faire transiter en Belgique sans autorisation, ainsi que de supprimer ou retirer des objets ou produits interdits des ports, installations portuaires ou terminaux susmentionnés, ou toute activité connexe et ce, via les ports et installations portuaires ou via les terminaux intérieurs ; » ;

3° het artikel wordt aangevuld door de bepalingen onder 16°, 17° en 18°, luidende:	3° l'article est complété par les 16°, 17° et 18° rédigés comme suit :
“16° “terminal gelegen in het binnenland”: plaats gelegen buiten een havenfaciliteit waar goederen ingevoerd via zeeschepen of bestemd voor uitvoer via zeeschepen geladen, gelost of tijdelijk opgeslagen worden;	« 16° « terminal intérieur » : lieu situé en dehors d'une installation portuaire où sont chargées, déchargées ou temporairement entreposées des marchandises importé par de navires de mer ou destinées à exporté par ceux-ci ;
17° “vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging”: een lokaal of bedrijfsterrein gelegen buiten een havenfaciliteit of een terminal gelegen in het binnenland van waaruit operaties gestuurd kunnen worden die een impact hebben op de maritieme beveiliging.	17° « unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » : un local ou site industriel situé à l'extérieur d'une installation portuaire ou d'un terminal intérieur, à partir duquel des opérations ayant un impact sur la sûreté maritime peuvent être dirigées.
18° “BFSO”: de beveiligingsbeambte van een terminal gelegen in het binnenland.”.	18° « BFSO » : l'agent de sûreté d'un terminal intérieur.
Art. 14. Artikel 2.5.2.4 van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, wordt aangevuld met de paragrafen 6 en 7, luidende:	Art. 14. L'article 2.5.2.4 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, est complété par les paragraphes 6 et 7 rédigés comme suit :
“§ 6. Dit hoofdstuk is van toepassing op terminals gelegen in het binnenland en op het vervoer van lading van havenfaciliteiten naar terminals gelegen in het binnenland door middel van het vervoer via andere middelen dan zeeschepen, of omgekeerd.	« § 6. Le présent chapitre s'applique aux terminaux intérieurs et au transport de la cargaison des installations portuaires vers les terminaux intérieurs par des moyens de transport autres que des navires de mer.
De Koning stelt de coördinaten vast van elke terminal gelegen in het binnenland.	Le Roi détermine les coordonnées de chaque terminal intérieur.
Indien de terminal gelegen in het binnenland in of nabij een haven ligt, wordt dit opgenomen in de havenbeveiligingsbeoordeling en het havenbeveiligingsplan.	Si le terminal intérieur se trouve dans un port ou à proximité, il sera inclus dans l'évaluation de la sûreté portuaire et dans le plan de sûreté portuaire.
§ 7. Dit hoofdstuk is van toepassing op vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging. De Koning duidt deze vestigingseenheden aan na advies van de NAMB.”.	§ 7. Le présent chapitre s'applique aux unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime. Le Roi désigne ces unités d'établissement après avis de l'ANSM. ».
Art. 15. In artikel 2.5.2.6 van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 15. Dans l'article 2.5.2.6 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :

1° paragraaf 2 wordt aangevuld met de bepalingen onder 4° en 5°, luidende:	1° le paragraphe 2 est complété par les 4° et 5° rédigés comme suit :
“4° in terminals gelegen in het binnenland;	« 4° dans les terminaux intérieurs ;
5° in vestigingseenheden met impact op de maritieme beveiliging.”;	5° dans les unités d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime. » ;
2° paragraaf 3 wordt aangevuld met de bepalingen onder 16°, 17°, 18°, 19° en 20°, luidende:	2° le paragraphe 3 est complété par les 16°, 17°, 18°, 19° et 20° rédigés comme suit :
“16° de evaluatie en goedkeuring van de beveiligingsbeoordelingen van terminals gelegen in het binnenland;	« 16° l’évaluation et l’approbation des évaluations de la sûreté des terminaux intérieurs ;
17° het beoordelen, evalueren en goedkeuren van de beveiligingsplannen van terminals gelegen in het binnenland;	17° l’appréciation, l’évaluation et l’approbation des plans de sûreté des terminaux intérieurs ;
18° het verlenen van een Verklaring van Goedkeuring als gevolg en bewijs van de goedkeuring van de beveiligingsplannen van de terminal gelegen in het binnenland;	18° l’octroi d’une Déclaration d’approbation comme résultat et preuve de l’approbation des plans de sûreté du terminal intérieur ;
19° het intrekken van beveiligingsplannen van terminals gelegen in het binnenland en de Verklaringen van Goedkeuring;	19° le retrait des plans de sûreté des terminaux intérieurs et des déclarations d’approbation ;
20° het opleggen van corrigerende maatregelen aan terminals gelegen in het binnenland na een evaluatie.”.	20° l’imposition des mesures correctives aux terminaux intérieurs après une évaluation. ».
Art. 16. In artikel 2.5.2.8 van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, worden de woorden “havens en havenfaciliteiten” vervangen door de woorden “havens, havenfaciliteiten of terminals gelegen in het binnenland”.	Art. 16. Dans l'article 2.5.2.8 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les mots « les ports et installations portuaires » sont remplacés par les mots « les ports, installations portuaires ou terminaux intérieurs ».
Art. 17. Artikel 2.5.2.9, eerste lid, van hetzelfde wetboek vervangen door de wet van 13 oktober 2022, wordt aangevuld met de bepaling onder 7°, luidende:	Art. 17. L'article 2.5.2.9, alinéa 1 ^{er} du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, est complété par le 7° rédigé comme suit :
“7° het uitvoeren van de taken bedoeld onder 1° tot 6° voor wat betreft de terminals gelegen in het binnenland.”.	« 7° l’exécution des tâches visées aux 1° à 6° pour ce qui concerne les terminaux intérieurs. ».
Art. 18. In artikel 2.5.2.20, tweede lid, van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, worden tussen de woorden	Art. 18. Dans l'article 2.5.2.20, alinéa 2, du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les mots « ou d'un terminal intérieur » sont insérés

“van een havenfaciliteit” en de woorden “volstaat een jaarlijkse goedkeuring” de woorden “of van een terminal gelegen in het binnenland” ingevoegd.

entre les mots « d'une installation portuaire » et les mots « , une approbation annuelle ».

Art. 19. In artikel 2.5.2.41, tweede lid, van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, wordt de bepaling onder 4° opgeheven.

Art. 19. Dans l'article 2.5.2.41, alinéa 2 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, le 4° est abrogé.

Art. 20. Artikel 2.5.2.44 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 15° en 16°, luidende:

Art. 20. L'article 2.5.2.44 du même Code est complété par les 15° et 16° rédigés comme suit :

“15° procedures voor het uitvoeren van de artikelen 2.5.2.99 en 2.5.2.101;

« 15° les procédures d'exécution des articles 2.5.2.99 et 2.5.2.101 ;

16° onverminderd de bepalingen van de wet van 23 maart 2020 tot wazigmaking van de beelden van nucleaire installaties en kritieke inrichtingen, en tot inperking van het maken of verspreiden van luchtfoto's van die installaties en inrichtingen, in het belang van de openbare veiligheid, het voorkomen dat beveiligingsinfrastructuur zichtbaar is op publieke websites.”.

16° sans préjudice de la loi du 23 mars 2020 visant à flouter les images d'établissements nucléaires et sensibles et à limiter la prise ou la diffusion de photographies aériennes de ces établissements dans l'intérêt de la sécurité publique, empêcher que l'infrastructure de sûreté soit visible sur les sites web publics. ».

Art. 21. In hoofdstuk 2 van titel 5 van boek 2 van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, worden na artikel 2.5.2.46, de afdelingen 4/1 en 4/2 ingevoegd, bestaande uit de artikelen 2.5.2.46/1 tot en met 2.5.2.46/22, luidende:

Art. 21. Dans le chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les sections 4/1 et 4/2, composées des articles 2.4.2.46/1 à 2.5.2.46/22, sont insérées après l'article 2.4.2.46 et rédigées comme suit :

“Afdeling 4/1 – Beveiliging van terminals gelegen in het binnenland

« Section 4/1 - Sûreté des terminaux intérieurs

Art. 2.5.2.46/1. Beveiligingsniveau

Art. 2.5.2.46/1. Niveau de sûreté

De beveiligingsniveaus van artikel 2.5.2.24 zijn van overeenkomstige toepassing op terminals gelegen in het binnenland en worden ingesteld overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 2.5.2.25.

Les niveaux de sûreté de l'article 2.5.2.24 s'appliquent par analogie aux terminaux intérieurs et sont fixés conformément à la procédure visée à l'article 2.5.2.25.

Art. 2.5.2.46/2. - Toepassingsgebied

Art. 2.5.2.46/2. - Champ d'application

§ 1. Deze afdeling is van toepassing op:

§ 1^{er}. La présente section s'applique :

1° binnenschepen die de goederen bedoeld in paragraaf 2 vervoeren van of naar een havenfaciliteit;

1° aux bateaux de navigation intérieure transportant les marchandises visées au

	paragraphe 2 en provenance ou à destination d'une installation portuaire ;
2° terminals gelegen in het binnenland en langs een bevaarbare waterloop waar de goederen bedoeld in paragraaf 2 zonder verdere overslag worden ontvangen of geladen om naar havenfaciliteiten via binnenschepen te worden vervoerd of tijdelijk worden opgeslagen.	2° aux terminaux intérieurs et situés le long d'une voie d'eau navigable où les marchandises visées au paragraphe 2 sont reçues ou chargées sans autre transbordement en vue de leur transport vers des installations portuaires par des bateaux de navigation intérieure ou de leur entreposage temporaire.
§ 2. Deze afdeling is van toepassing op containers of voedsel verpakt als stukgoed of in bulk.	§ 2. La présente section s'applique aux conteneurs, aux denrées alimentaires en vrac ou isolées.
De koning kan de lijst van goederen bedoeld in het eerste lid uitbreiden na advies van de NAMB.	Le Roi peut étendre la liste des marchandises visées à l'alinéa 1 ^{er} après avis de l'ANSM.
Art. 2.5.2.46/3. Samenhang met artikel 2.5.2.28	Art. 2.5.2.46/3. Lien avec l'article 2.5.2.28
Een terminal gelegen in het binnenland die voldoet aan de voorwaarden van deze afdeling, kan zeeschepen ontvangen onder de voorwaarden omschreven in artikel 2.5.2.28. Zodra een terminal gelegen in het binnenland meer dan 10 zeeschepen per jaar of andere goederen dan vermeld in artikel 2.5.2.28 ontvangt, moet de terminal gelegen in het binnenland voldoen aan de voorwaarden opgelegd aan een havenfaciliteit.	Un terminal intérieur répondant aux conditions de la présente section peut accueillir des navires de mer aux conditions décrites à l'article 2.5.2.28. Dès qu'un terminal intérieur accueille plus de 10 navires de mer par an ou des marchandises autres que celles mentionnées à l'article 2.5.2.28, il doit respecter les conditions imposées à une installation portuaire.
Art. 2.5.2.46/4. Uitvoering van de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland	Art. 2.5.2.46/4. Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur
Het LCMB in wiens gebied de terminal gelegen in het binnenland zich bevindt, stelt een beveiligingsbeoordeling hiervan op overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning op advies van de NAMB.	Le CLSM dans la zone duquel le terminal intérieur est situé élabore une évaluation de la sûreté du terminal intérieur conformément aux dispositions fixées par le Roi sur avis de l'ANSM.
De mogelijkheid om een beveiligingsbeoordeling meer dan één terminal gelegen in het binnenland te laten omvatten, kan enkel worden toegestaan na uitdrukkelijk voorafgaandelijk akkoord van de NAMB.	La possibilité qu'une évaluation de la sûreté couvre plus d'un terminal intérieur ne peut être autorisée qu'avec l'accord exprès préalable de l'ANSM.
Art. 2.5.2.46/5. Goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland	Art. 2.5.2.46/5. Approbation de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur

De NAMB beslist binnen de dertig dagen nadat het LCMB de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland heeft overgemaakt aan de NAMB of deze wordt goedgekeurd of dat bijkomende actie vereist is.

Art. 2.5.2.46/6. Geldigheidsduur van de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland

Elke beveiligingsbeoordeling van een terminal gelegen in het binnenland wordt minste eenmaal om de vijf jaar door het LCMB herzien.

Een beveiligingsbeoordeling van een terminal gelegen in het binnenland kan na de goedkeuring gedurende drie maanden gebruikt worden voor het opstellen van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland. Indien het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland niet binnen deze termijn is opgesteld of het plan vernieuwd moet worden, is een nieuwe beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland vereist.

Het tweede lid is niet van toepassing indien het beveiligingsplan van terminal gelegen in het binnenland gewijzigd wordt overeenkomstig artikel 2.5.2.46/10, tweede lid.

Art. 2.5.2.46/7. BFSO

Elke onderneming die een terminal gelegen in het binnenland exploiteert stelt een verantwoordelijk voor de beveiliging aan, hierna BFSO en tenminste een plaatsvervanger aan, waarop de bepalingen van artikel 2.5.2.33 en 2.5.2.39 van toepassing zijn.

Art. 2.5.2.46/8. Opstellen van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

De onderneming die de terminal gelegen in het binnenland exploiteert stelt het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland op.

Het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland moet opgesteld worden overeenkomstig de door de Koning vastgestelde normen op advies van de NAMB.

L'ANSM décide dans les trente jours à compter de la transmission par le CLSM de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur à l'ANSM, si cette évaluation est approuvée ou si des actions supplémentaires sont requises.

Art. 2.5.2.46/6. Durée de validité de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur

Chaque évaluation de la sûreté d'un terminal intérieur doit être revue par le CLSM au moins une fois tous les cinq ans.

Une évaluation de la sûreté d'un terminal intérieur peut être utilisée pendant trois mois après son approbation pour l'élaboration du plan de sûreté du terminal intérieur. Si le plan de sûreté du terminal intérieur n'est pas élaboré pendant cette période, ou si le plan doit être renouvelé, une nouvelle évaluation de la sûreté du terminal intérieur est nécessaire.

L'alinéa 2 ne s'applique pas lorsque le plan de sûreté du terminal intérieur est modifié conformément à l'article 2.5.2.46/10, alinéa 2.

Art. 2.5.2.46/7. BFSO

Chaque entreprise qui exploite un terminal intérieur nomme un responsable de la sûreté, appelé ci-après BFSO, et au moins un suppléant, auxquels s'appliquent les dispositions des articles 2.5.2.33 et 2.5.2.39.

Art. 2.5.2.46/8. Élaboration du plan de sûreté du terminal intérieur

L'entreprise qui exploite le terminal intérieur élabore le plan de sûreté du terminal intérieur.

Le plan de sûreté du terminal intérieur doit être élaboré conformément aux normes fixées par le Roi sur avis de l'ANSM.

Art. 2.5.2.46/9. Goedkeuring van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

De BFSO legt het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland voor aan het betrokken LCMB ter goedkeuring binnen de drie maanden na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland. Binnen de dertig dagen geeft het betrokken LCMB een gemotiveerd advies aan de NAMB. De NAMB beslist binnen de dertig dagen over goedkeuring van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland.

De goedkeuring geldt voor vijf jaar waarna een nieuw beveiligingsplan moet worden opgesteld op grond van een vernieuwde beveiligingsbeoordeling.

Art. 2.5.2.46/10. Wijziging van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

Elke substantiële wijziging moet ook aan het betrokken LCMB en de NAMB worden voorgelegd ter goedkeuring. De Koning bepaalt op advies van de NAMB wat als substantiële wijziging dient te worden beschouwd. De geldigheidsduur bepaald overeenkomstig artikel 2.5.2.46/9, tweede lid, blijft onveranderd bij de goedkeuring van een substantiële wijziging.

Bij tijdelijke evenementen of voorvallen kan de NAMB op advies van het LCMB het beveiligingsplan aanpassen voor de duur van het evenement of voorval.

Art. 2.5.2.46/11. Intrekking van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

§ 1. Het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland kan door de NAMB worden ingetrokken ingeval:

1° de beveiliging in de terminal gelegen in het binnenland niet meer gegarandeerd kan worden met het goedgekeurde beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland;

Art. 2.5.2.46/9. Approbation du plan de sûreté du terminal intérieur

Le BFSO soumet le plan de sûreté du terminal intérieur à l'approbation du CLSM concerné dans les trois mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur. Dans les trente jours, le CLSM concerné donne un avis motivé à l'ANSM. L'ANSM décide de l'approbation du plan de sûreté du terminal intérieur dans les trente jours.

L'approbation est valable cinq ans, après quoi un nouveau plan de sûreté doit être élaboré sur la base d'une nouvelle évaluation de la sûreté.

Art. 2.5.2.46/10. Modification du plan de sûreté du terminal intérieur

Toute modification substantielle doit également être soumise au CLSM concerné et à l'ANSM pour approbation. Le Roi détermine, sur l'avis de l'ANSM, ce qui doit être considéré comme une modification substantielle. La durée de validité déterminée conformément à l'article 2.5.2.46/9, alinéa 2, reste inchangée lors de l'approbation d'une modification substantielle.

Dans le cas d'événements ou d'incidents temporaires, l'ANSM peut, sur l'avis du CLSM, adapter le plan de sûreté pour la durée de l'événement ou de l'incident.

Art. 2.5.2.46/11. Retrait du plan de sûreté du terminal intérieur

§ 1^{er}. Le plan de sûreté du terminal intérieur peut être retiré par l'ANSM dans le cas où :

1° la sûreté du terminal intérieur ne peut plus être garantie avec le plan de sûreté du terminal intérieur approuvé ;

2° de onderneming die de terminal gelegen in het binnenland exploiteert heeft gehandeld in strijd met beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland, dit hoofdstuk of zijn uitvoeringsbesluiten;	2° l'entreprise qui exploite le terminal intérieur a agi en violation du plan de sûreté du terminal intérieur, du présent chapitre ou de ses arrêtés d'exécution ;
3° de onderneming die de terminal gelegen in het binnenland exploiteert geen gevolg geeft aan de in artikel 2.5.2.46/12 bedoelde instructies.	3° l'entreprise qui exploite le terminal intérieur ne suit pas les instructions visées à l'article 2.5.2.46/12.
De intrekking kan enkel geheel zijn.	Le retrait ne peut être que total.
§ 2. Beroep tegen de intrekking kan worden ingesteld bij de minister binnen de tien dagen nadat de beslissing ter kennis werd gebracht.	§ 2. Un recours contre le retrait peut être introduit auprès du ministre dans les dix jours après la notification de la décision.
De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de terminal gelegen in het binnenland en de NAMB gehoord te hebben.	Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu le terminal intérieur et l'ANSM.
Het beroep schorst de beslissing niet.	Le recours ne suspend pas la décision.
Art. 2.5.2.46/12. Tussentijdse evaluaties	Art. 2.5.2.46/12. Évaluations intermédiaires
§ 1. Het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland wordt door het LCMB geëvalueerd:	§ 1 ^{er} . Le plan de sûreté du terminal intérieur est évalué par le CLSM :
1° in de periode tussen de zesentwintig en vierendertig maanden na de goedkeuring;	1° dans la période comprise entre vingt-six et trente-quatre mois après l'approbation ;
2° indien de beveiliging van de terminal gelegen in het binnenland door één of meer ongeoorloofde acties niet meer kan gegarandeerd worden of er een vermoeden is dat deze niet meer gegarandeerd kan worden.	2° si la sûreté du terminal intérieur ne peut plus être garantie en raison d'une ou plusieurs actions illicites ou s'il existe un soupçon qu'elle ne peut plus être garantie.
§ 2. Het LCMB maakt de evaluatie over aan de NAMB die op basis van deze evaluatie:	§ 2. Le CLSM transmet l'évaluation à l'ANSM qui, sur la base de cette évaluation, peut :
1° termijnen kan vaststellen waarbinnen een aanpassing van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland moet worden ingediend overeenkomstig artikel 2.5.2.46/8;	1° fixer les délais dans lesquels une adaptation du plan de sûreté du terminal intérieur doit être soumise conformément à l'article 2.5.2.46/8 ;
2° het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland geheel kan intrekken overeenkomstig artikel 2.5.2.47/11;	2° retirer le plan de sûreté du terminal intérieur totalement, conformément à l'article 2.5.2.47/11 ;

3° het LCMB een nieuwe beveiligingsbeoordeling kan laten uitvoeren.

3° faire procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté par le CLSM.

Art. 2.5.2.46/13. Oefening

Art. 2.5.2.46/13. Exercice

Het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland wordt ten minste eenmaal per kalenderjaar getest door middel van een oefening waarvan de vereisten worden vastgelegd door de Koning.

Le plan de sûreté du terminal intérieur est testé au moins une fois par année civile au moyen d'un exercice dont les exigences sont fixées par le Roi.

De terminal gelegen in het binnenland bezorgt het verslag uiterlijk één maand na de oefeningen bedoeld in het eerste lid.

Le terminal intérieur en remet le rapport au plus tard un mois après les exercices visés à l'alinéa 1^{er}.

Art. 2.5.2.46/14. Verklaring van Goedkeuring

Art. 2.5.2.46/14. Déclaration d'approbation

De NAMB reikt aan elke terminal gelegen in het binnenland waarvan het beveiligingsplan werd goedgekeurd een Verklaring van Goedkeuring uit.

L'ANSM délivre une Déclaration d'approbation à chaque terminal intérieur dont le plan de sûreté a été approuvé.

De Verklaring van Goedkeuring bevat de volgende gegevens:

La Déclaration d'approbation contient les données suivantes :

1° de terminal gelegen in het binnenland;

1° le terminal intérieur ;

2° het feit dat de terminal gelegen in het binnenland voldoet aan de bepalingen van dit hoofdstuk en zijn uitvoeringsbesluiten;

2° le fait que le terminal intérieur satisfait aux dispositions du présent chapitre et de ses arrêtés d'exécution ;

3° de geldigheidstermijn van de Verklaring van Goedkeuring is maximaal vijf jaar en kan nooit langer zijn dan de geldigheidsduur van het beveiligingsplan.

3° la durée de validité de la Déclaration d'approbation est de cinq ans maximum et ne peut jamais dépasser la durée de validité du plan de sûreté.

Art. 2.5.2.46/15. Verplichtingen voor de binnenschepen

Art. 2.5.2.46/15. Obligations pour les bateaux de navigation intérieure

Binnenschepen die de goederen bedoeld in artikel 2.5.2.46/3, § 2, van of naar een havenfaciliteit vervoeren moeten:

Les bateaux de navigation intérieure transportant les marchandises visées à l'article 2.5.2.46/3, § 2, en provenance ou à destination d'une installation portuaire doivent :

1° ten alle tijden het AIS-systeem waarvan de technische kenmerken door het bevoegde gewest worden vastgesteld, geactiveerd houden;

1° maintenir en permanence activé le système AIS dont les caractéristiques techniques sont déterminées par la Région compétente ;

2° de lijst van opvarenden actueel houden en ter beschikking stellen van de inspectiediensten en de PFSO en de BFSO.

2° tenir à jour la liste des personnes embarquées et la mettre à la disposition des services d'inspection, du PFSO et du BFSO.

De verplichtingen in het eerste lid gelden ook voor het transport naar of vanuit het buitenland zodra het vaartuig zich op de Belgische waterwegen bevindt.

Les obligations mentionnées à l'alinéa 1^{er} s'appliquent également au transport à destination ou en provenance de l'étranger lorsque le bateau se trouve sur les voies navigables belges.

Art. 2.5.2.46/16. Onderrichtingen door de NAMB

Art. 2.5.2.46/16. Instructions de l'ANSM

De NAMB kan onderrichtingen geven aan de terminals gelegen in het binnenland voor de punten bedoeld in artikel 2.5.2.44.

L'ANSM peut donner des instructions aux terminaux intérieurs pour les points visés à l'article 2.5.2.44.

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in het eerste lid bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'alinéa 1^{er}, les rendant ainsi obligatoires.

Afdeling 4/2 – Beveiliging van de vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging

Section 4/2 - Sûreté des unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime

Art. 2.5.2.46/17. Toepassingsgebied

Art. 2.5.2.46/17. Champ d'application

Deze afdeling is van toepassing op vestigingseenheden die door hun werkzaamheden of ligging een impact kunnen hebben op de fysieke of digitale beveiliging van een haven, een havenfaciliteit of een terminal gelegen in het binnenland, evenals op Belgische schepen.

La présente section s'applique aux unités d'établissement qui, en raison de leur activités ou de leur localisation, sont susceptibles d'avoir un impact sur la sûreté physique ou numérique d'un port, d'une installation portuaire ou d'un terminal intérieur, ainsi qu'aux navires belges.

Het is niet noodzakelijk dat vanop deze vestigingseenheden maritieme activiteiten worden ontplooid.

Il n'est pas nécessaire que des activités maritimes soient exercées à partir de ces unités d'établissement.

Art. 2.5.2.46/18. Aanduiding

Art. 2.5.2.46/18. Désignation

§ 1. Op advies van een LCMB of de CMB evalueert de NAMB of een vestigingseenheid een impact heeft op de maritieme beveiliging. Indien de NAMB van oordeel is dat er een impact is, wordt de exploitant van de vestigingseenheid hiervan ingelicht waarbij deze beschikt over een termijn van dertig dagen om eventuele opmerkingen over te maken.

§ 1^{er}. Sur l'avis d'un CLSM ou de la CSM, l'ANSM évalue si une unité d'établissement a un impact sur la sûreté maritime. Si l'ANSM considère qu'il y existe un impact, l'exploitant de l'unité d'établissement sera informé en conséquence et disposera d'une période de 30 jours pour soumettre ses commentaires éventuels.

Op basis van het evaluatierapport van de NAMB en de opmerkingen van de exploitant kan de koning, na advies van de NAMB, de vestigingseenheid met een impact op de maritieme beveiliging aanduiden.

Sur la base du rapport d'évaluation de l'ANSM et des commentaires de l'opérateur, après avis de l'ANSM le roi peut désigner l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime.

Deze aanduiding geldt voor een termijn van 5 jaar, waarna deze verlengd kan worden na evaluatie door de NAMB en advies van het LCMB of de CMB.

§ 2. Indien de exploitant van oordeel is dat zijn vestigingseenheid niet langer een impact heeft op de maritieme beveiliging, kan de exploitant de NAMB verzoeken om een evaluatie te maken. Na advies van het LCMB of de CMB evalueert de NAMB of de vestigingseenheid al dan niet nog een impact heeft op de maritieme beveiliging.

De koning kan de aanduiding van de vestigingseenheid met een impact op de maritieme beveiliging intrekken.

Art. 2.5.2.46/19. Doelstellingen

Een vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging moet ervoor zorgen dat:

1° onbevoegden geen toegang kunnen hebben tot die delen van de vestigingseenheid die de maritieme beveiliging kunnen bedreigen;

2° de informatica- en netwerksystemen op dermate wijze worden beveiligd dat onbevoegden geen toegang hebben tot de data die de maritieme beveiliging kan bedreigen.

De koning kan bij een ministerraad overlegd besluit na advies van de NAMB bijkomende doelstellingen opleggen aan vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging.

Art. 2.5.2.46/20. Beveiligingsplan

Om de doelstellingen in artikel 2.5.2.46/19 te bereiken stelt de exploitant van de vestigingseenheid een beveiligingsplan op dat aan de CMB wordt overgemaakt.

De exploitant van de vestigingseenheid kan om de doelstellingen te bereiken gebruik maken van de biometrische gegevens bedoeld in artikel 2.5.2.84, na het uitvoeren van een effectbeoordeling inzake gegevensbescherming zoals bedoeld in artikel 35 van de AVG.

Cette désignation est valable pour une durée de 5 ans, après quoi elle peut être renouvelée après évaluation par l'ANSM et sur avis du CLSM ou de la CSM.

§ 2. Si l'exploitant estime que son unité d'établissement n'a plus d'impact sur la sûreté maritime, il peut demander à l'ANSM de procéder à une évaluation. Après avis du CLSM ou de la CSM, l'ANSM évalue si l'unité d'établissement a toujours un impact sur la sûreté maritime.

Le roi peut révoquer la désignation de l'unité d'établissement ayant un impact sur la sécurité maritime.

Art. 2.5.2.46/19. Objectifs

Une unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime doit s'assurer que :

1° les personnes non autorisées ne puissent avoir accès aux parties de l'unité d'établissement susceptibles de menacer la sûreté maritime ;

2° les systèmes informatiques et de réseau soient sécurisés de manière à ce que les personnes non autorisées ne puissent accéder aux données susceptibles de menacer la sûreté maritime.

Le roi peut imposer des objectifs supplémentaires aux unités d'établissement ayant un impact sur la sécurité maritime par arrêté délibéré en conseil des ministres après avis de l'ANSM.

Art. 2.5.2.46/20. Plan de sûreté

Pour atteindre les objectifs visés à l'alinéa 1^{er}, l'exploitant de l'unité d'établissement élabore un plan de sûreté qui est transmis à la CSM.

Pour atteindre les objectifs, l'exploitant de l'unité d'établissement peut utiliser les données biométriques visées à l'article 2.5.2.84 après avoir effectué une analyse d'impact relative à la protection des données visée à l'article 35 du RGPD.

Aan de hand van inspecties controleert de CMB of het beveiligingsplan voldoende is om de doelstellingen te bereiken. Indien dit niet het geval is kan de CMB aan de NAMB voorstellen om bijkomende maatregelen op te leggen aan de vestigingseenheid.

La CSM contrôle via des inspections si le plan de sûreté est suffisant pour atteindre les objectifs. Si tel n'est pas le cas, la CSM peut proposer à l'ANSM d'imposer des mesures supplémentaires à l'unité d'établissement.

Art. 2.5.2.46/21. Beroep

Art. 2.5.2.46/21. Recours

Beroep tegen de maatregelen vastgesteld door de NAMB kan worden ingesteld bij de Minister binnen de dertig dagen nadat de maatregelen per aangetekend schrijven ter kennis werden gebracht.

Un recours contre les mesures adoptées par l'ANSM peut être introduit auprès du Ministre dans les trente 30 jours à compter de la notification des mesures par courrier recommandé.

De minister neemt binnen de dertig dagen een beslissing, na de exploitant van de vestigingseenheid en de NAMB gehoord te hebben.

Le ministre prend une décision dans les trente jours, après avoir entendu l'exploitant de l'unité d'établissement et l'ANSM.

Art. 2.5.2.46/22. Onderrichtingen door de NAMB

Art. 2.5.2.46/22. Instructions de l'ANSM

De NAMB kan onderrichtingen geven aan de exploitanten van vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging voor de punten bedoeld in artikel 2.5.2.44.

L'ANSM peut donner des instructions aux exploitants d'unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime pour les points visés à l'article 2.5.2.44.

De Koning kan de onderrichtingen bedoeld in het eerste lid bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.”.

Le Roi peut ratifier les instructions visées à l'alinéa 1^{er}, les rendant ainsi obligatoires. ».

Art. 22. In artikel 2.5.2.78 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

Art. 22. Dans l'article 2.5.2.78 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :

1° in paragraaf 1, tweede lid, worden in de bepaling onder 9° de woorden “en de havenfaciliteiten” vervangen door de woorden “, de havenfaciliteiten en de terminals gelegen in het binnenland”;

1° au 9° du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « et des installations portuaires » sont remplacés par les mots « , des installations portuaires et des terminaux intérieurs » ;

2° in paragraaf 1, tweede lid, worden in de bepaling onder 17° de woorden “en CSO's” vervangen door de woorden “CSO's, BFSO en exploitanten van vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging”;

2° au 17° du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, les mots « et les CSO » sont remplacés par les mots « , les CSO, les BFSO et les exploitants d'unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » ;

3° paragraaf 1, tweede lid, wordt aangevuld met de bepalingen onder 18, luidende:

3° le paragraphe 1^{er}, alinéa 2 est complété par un 18° rédigé comme suit :

“18° het bijhouden van de lijst van vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging.”;	« 18° la mise à jour de la liste des unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime. » ;
4° in paragraaf 2, eerste lid, wordt het woord “16°” vervangen door het woord “18°”;	4° dans le paragraphe 2, alinéa 1 ^{er} , le mot « 16° » est remplacé par le mot « 18° » ;
5° in paragraaf 2, eerste lid, worden de woorden “de Scheepvaartpolitie” ingevoegd tussen de woorden “de Cel Maritieme Beveiliging” en de woorden “en de inspectiediensten”;	5° dans le paragraphe 2, alinéa 1 ^{er} , les mots « de la police de la navigation » sont insérés entre les mots « de la Cellule de la Sûreté maritime » et les mots « et des services d'inspection » ;
6° in paragraaf 2, derde lid, worden de woorden “de Scheepvaartpolitie” ingevoegd tussen de woorden “de Cel Maritieme Beveiliging” en de woorden “en de inspectiediensten”.	5° dans le paragraphe 2, alinéa 3, les mots « de la police de la navigation » sont insérés entre les mots « de la Cellule de la Sûreté maritime » et les mots « et des services d'inspection ».
Art. 23. In artikel 2.5.2.82 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 23. Dans l'article 2.5.2.82 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :
1° de woorden “van havens of havenfaciliteiten” worden vervangen door de woorden “van havenfaciliteiten, terminals gelegen in het binnenland of vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging”;	1° les mots «des ports ou des installations portuaires » sont remplacés par les mots «, des terminaux intérieurs ou des unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » ;
2° het artikel wordt aangevuld met een tweede lid, luidende:	2° l'article est complété par un alinéa 2 rédigé comme suit :
“Camera's die geïnstalleerd worden door de havenkapiteinsdiensten moeten voldoen aan de bepalingen van het hoofdstuk 4 van deze titel.”.	« Les caméras installées par les capitaineries des ports doivent être conformes aux dispositions du chapitre 4 du présent titre. ».
Art. 24. In artikel 2.5.2.83 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de woorden “exploitanten van havens en havenfaciliteiten” vervangen door de woorden “exploitanten van havenfaciliteiten of terminals gelegen in het binnenland”.	Art. 24. Dans l'article 2.5.2.83 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les mots « exploitants des ports et des installations portuaires » sont remplacés par les mots « exploitants des installations portuaires ou des terminaux intérieurs ».
Art. 25. In artikel 2.5.2.86 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 25. Dans l'article 2.5.2.86 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :
1° in het eerste lid worden in de bepaling onder 1° de woorden “en de havenfaciliteiten” vervangen door de woorden “, de havenfaciliteiten, de terminals gelegen in het	1° dans l'alinéa 1 ^{er} , au 1°, les mots « et les installations portuaires » sont remplacés par les mots «, les installations portuaires, les terminaux intérieurs et les unités

binnenland en de vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging”;	d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » ;
2° in het eerste lid worden in de bepaling onder 4° de woorden “en de havenfaciliteiten” vervangen door de woorden “, de havenfaciliteiten, de terminals gelegen in het binnenland en de vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging”;	2° dans l’alinéa 1 ^{er} , au 4°, les mots « et les installations portuaires » sont remplacés par les mots « , les installations portuaires, les terminaux intérieurs et les unités d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » ;
3° in het eerste lid wordt de bepaling onder 8° aangevuld met de woorden “en de BFSO’s zoals bedoeld in artikel 2.5.2.46/7”;	3° dans l’alinéa 1 ^{er} , le 8° est complété par les mots « et des BFSO tels que visés à l'article 2.5.2.46/7 » ;
4° in het tweede lid worden de woorden “van de Scheepvaartpolitie en” ingevoegd tussen de woorden “De gegevens van de leden” en de woorden “van de inspectiediensten”.	4° dans l’alinéa 2, les mots « de la Police de la navigation et » sont insérés entre les mots « Les données des membres » et les mots « des services d’inspection ».
Art. 26. In artikel 2.5.2.87 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 26. Dans l’article 2.5.2.87 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :
1° in de bepaling onder 1° worden tussen de woorden “van havenfaciliteiten” en de woorden “en de personeelsleden” de woorden “, van terminals gelegen in het binnenland en van vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging” ingevoegd;	1° au 1°, les mots « , des terminaux intérieurs et des unités d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » sont insérés entre les mots « des installations portuaires » et les mots « et les membres du personnel » ;
2° worden in de bepaling onder 2° de woorden “en SSO” vervangen door de woorden “, SSO en BFSO”;	2° au 2°, les mots « et SSO » sont remplacés par les mots « , SSO et BFSO » ;
3° wordt de bepaling onder 3° vervangen als volgt:	3° le 3° est remplacé par ce qui suit :
“3° leden van de Scheepvaartpolitie en de inspectiediensten bedoeld in artikel 4.2.4.4;	« 3° les membres de la Police de la navigation et des services d’inspection visés à l’article 4.2.4.4. ».
Art. 27. In artikel 2.5.2.88 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:	Art. 27. Dans l’article 2.5.2.88 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :
1° in de inleidende zin van paragraaf 1 worden tussen de woorden “van havenfaciliteiten” en de woorden “mogen de volgende” de woorden “, van terminals gelegen in het binnenland en van	1° dans la phrase introductive du paragraphe 1 ^{er} , les mots « , des terminaux intérieurs et des unités d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » sont insérés entre les mots

vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging” ingevoegd;	« des installations portuaires » et les mots « , les données suivantes » ;
2° in paragraaf 1 worden in de bepaling onder 8° tussen de woorden “de havenfaciliteit” en de woorden “binnen- en buitenrijden” de woorden “, de terminal gelegen in het binnenland en de vestigingseenheid met een impact op de maritieme beveiliging” ingevoegd;	2° au paragraphe 1 ^{er} , le 8° est complété par les mots « , des terminaux intérieurs et des unités d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » ;
3° paragraaf 1 wordt aangevuld met de bepaling onder 10°, luidende:	3° le paragraphe 1 ^{er} est complété par un 10° rédigé comme suit :
“9° in voorkomend geval, de datum waarop het positief veiligheidsadvies overeenkomstig artikel 22quiquies/1, § 3, van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen werd bekomen.”;	« 9° le cas échéant, la date à laquelle l'avis de sécurité positif a été obtenu conformément à l'article 22quiquies/1, § 3, de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. » ;
4° in de inleidende zin van paragraaf 2 worden de woorden “en SSO” vervangen door de woorden “SSO, BFSO en de exploitant van de vestigingseenheid met een impact op de maritieme beveiliging”;	4° dans la phrase introductive du paragraphe 2, les mots « et SSO » sont remplacés par les mots « ,SSO, BFSO et l'exploitant de l'unité d’établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » ;
5° de bepaling onder 5° in paragraaf 2 wordt aangevuld met de woorden en “en BFSO’s”.	5° dans le paragraphe 2, le 5° est complété par les mots « et BFSO ».
Art. 28. In artikel 2.5.2.89 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de woorden “de Scheepvaartpolitie” ingevoegd tussen de woorden “de Cel Maritieme Beveiliging,” en de woorden “het openbaar ministerie”.	Art. 28. Dans l’article 2.5.2.89 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les mots « de la Police de la navigation, » sont insérés entre les mots « de la Cellule de la Sûreté maritime, » et les mots « du ministère public ».
Art. 29. Artikel 2.5.2.90 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022 wordt aangevuld met een vierde lid, luidende:	Art. 29. L'article 2.5.2.90 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, est complété par un alinéa 4 rédigé comme suit :
“De gegevens van de oefeningen die persoonsgegevens bevatten worden bewaard gedurende een maximale termijn van tien jaar.”.	« Les données des exercices contenant des données à caractère personnel sont conservées pendant une période maximale de dix ans. ».
Art. 30. Artikel 2.5.2.91 eerste lid, van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, wordt aangevuld met de volgende zinnen, luidende:	Art. 30. L'article 2.5.2.91, alinéa 1 ^{er} du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, est complété par les phrases suivantes :
“De exploitant van de terminal gelegen in het binnenland is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de bezoekers van een	« L'exploitant du terminal intérieur est le responsable du traitement pour les données des visiteurs d'un terminal intérieur visé à l'article

terminal gelegen in het binnenland bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 1, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86. De exploitant van de vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging is de verwerkingsverantwoordelijke voor de gegevens van de bezoekers van een vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging bedoeld in artikel 2.5.2.88, § 1, die worden verwerkt voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.2.86.“

Art. 31. Hoofdstuk 2 van titel 5 van boek 2 van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, wordt aangevuld met de afdeling 11 dat de artikelen 2.5.2.97 tot en met 2.5.2.100 omvat en afdeling 12 dat artikel 2.5.2.101 omvat, luidende:

“Afdeling 11 – Veiligheidsverificaties

Art. 2.5.2.97. Lijst van kritieke functies

Na het doorlopen van de procedure zoals vastgesteld door artikel 22quiquies van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, bepaalt de NAMB de lijst van beroepen, functies en mandaten waarvoor een veiligheidsverificatie overeenkomstig artikel 22sexies van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen vereist is. Deze lijst wordt bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad en is bindend. Ter informatie zal de lijst op de website van het DG Scheepvaart worden bekendgemaakt.

De NAMB bepaalt bij elk beroep, functie, mandaat de overgangsperiode en modaliteiten waarbinnen iedereen die deze beroepen, functies of mandaten uitoefent de veiligheidsverificatie moet ondergaan hebben.

Art. 2.5.2.98. Veiligheidsadvies

Personen mogen enkel het beroep, functie of mandaat of werkzaam zijn op een locatie bedoeld in artikel 2.5.2.97 uitoefenen indien een positief veiligheidsadvies werd bekomen. In afwijking van artikel 22quiquies/1, § 3, van de wet van 11 december 1998 betreffende de

2.5.2.88, § 1^{er}, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86. L'exploitant de l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime est le responsable du traitement pour les données des visiteurs d'une unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime visées à l'article 2.5.2.88, § 1^{er}, qui sont traitées pour les finalités visées à l'article 2.5.2.86. ».

Art. 31. Le chapitre 2 du titre 5 du livre 2 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, est complété par la section 11 comprenant les articles 2.5.2.97 à 2.5.2.100 et la section 12 comprenant l'article 2.5.2.101, rédigées comme suit :

« Section 11. – Vérifications de sécurité

Art. 2.5.2.97. Liste des fonctions critiques

Après avoir suivi la procédure établie par l'article 22quiquies de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité, l'ANSM détermine la liste des professions, fonctions et mandats pour lesquels une vérification de sécurité est requise conformément à l'article 22sexies de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité. Cette liste est publiée au Moniteur belge et est contraignante. La liste sera aussi publiée sur le site web de la DG Navigation pour information.

Pour chaque profession, fonction, mandat l'ANSM détermine la période transitoire pendant laquelle toute personne exerçant ces professions, fonctions ou mandats doit avoir subi la vérification de sécurité.

Art. 2.5.2.98. Avis de sécurité

Les personnes ne peuvent exercer la profession, la fonction ou le mandat ou travailler à une location visés à l'article 2.5.2.97 que si un avis de sécurité positif a été obtenu. Par dérogation à l'article 22quiquies/1, § 3, de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux

classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen wordt het ontbreken van een veiligheidsadvies niet als positief aanzien voor de beroepen, functies en mandaten bedoeld in artikel 2.5.2.97.

Art. 2.5.2.99. Toegangsbadge

§ 1. De volgende gegevens van de persoon die een positief veiligheidsadvies heeft bekomen worden overgemaakt aan de veiligheidsofficier van de onderneming die de persoon tewerkstelt of waarvoor de persoon een functie of mandaat uitoefent:

1° de naam en voornaam;

2° het rijksregisternummer of het bis-identificatienummer toegekend door de Kruispuntbank voor de Sociale Zekerheid;

3° de datum waarop het positief veiligheidsadvies werd bekomen;

4° de geldigheidsduur van het veiligheidsadvies.

Het rijksregisternummer kan enkel worden doorgegeven aan andere entiteiten van de onderneming die de persoon tewerkstelt indien deze entiteit gevestigd is binnen de Europees Economische Ruimte of in een land waarvoor de Europese Commissie een in artikel 45 van de AVG bedoelde adequaatheidsbesluit werd genomen.

§ 2. De veiligheidsofficier stelt in overleg met de PSO, PFSO, BFSO of exploitant van de vestigingseenheid met een impact op de maritieme beveiliging een procedure op waarin minstens volgende elementen zijn opgenomen:

1° de wijze waarop deze gegevens worden verwerkt en bewaard;

2° een procedure hoe de badge gedeactiveerd wordt na afloop van de termijn waarvoor het positief veiligheidsadvies geldt of dat het positief veiligheidsadvies onherroepelijk wordt ingetrokken.

De PSO, PFSO, BFSO of exploitant van de vestigingseenheid met een impact op de

habilitations, attestations et avis de sécurité, l'absence d'avis de sécurité n'est pas réputé positif pour les professions, fonctions et mandats visés à l'article 2.5.2.97.

Art. 2.5.2.99. Badge d'accès

§ 1^{er}. Les données suivantes de la personne qui a obtenu un avis de sécurité positif sont transmises à l'officier de sécurité de l'entreprise qui l'emploie ou pour laquelle elle exerce une fonction ou un mandat :

1° le nom et le prénom ;

2° le numéro de registre national ou son numéro d'identification bis attribué par la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ;

3° la date à laquelle l'avis de sécurité positif a été obtenu ;

4° la durée de validité de l'avis de sécurité.

Le numéro de registre national ne peut être transmis à d'autres entités de l'entreprise qui emploie la personne que si cette entité est située dans l'Espace économique européen ou dans un pays pour lequel une décision d'adéquation visée à l'article 45 de la RPD a été prise par la Commission européenne.

§ 2. L'officier de sécurité élabore, en concertation avec le PSO, le PFSO, le BFSO ou l'exploitant de l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime, une procédure reprenant au moins les éléments suivants :

1° la manière dont ces données sont traitées et conservées ;

2° une procédure de désactivation du badge après l'expiration de la période de validité de l'avis de sécurité positif ou le retrait irrévocable de l'avis de sécurité positif.

Le PSO, PFSO, BFSO ou l'exploitant de l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté

maritieme beveiliging neemt deze procedure op in het beveiligingsplan.

maritime reprend cette procédure dans le plan de sûreté.

Op een toegangsbadge van een persoon waarvoor geen positief veiligheidsadvies werd afgegeven, moet door middel van de letters VA/AS op een rode of oranje achtergrond dit worden aangegeven.

Les lettres VA/AS sur fond rouge ou orange sont indiquées sur le badge d'accès d'une personne pour laquelle aucun avis de sécurité positif n'a été donné.

Art. 2.5.2.100. Onderrichtingen

Art. 2.5.2.100. Instructions

De NAMB kan onderrichtingen vaststellen voor:

L'ANSM peut établir des instructions pour :

1° de wijze waarop de veiligheidsverificatie moet worden aangevraagd;

1° la manière dont la vérification de sécurité doit être demandée ;

2° het gebruik van de toegangsbadge.

2° l'utilisation du badge d'accès.

Op advies van de NAMB kan de Koning de onderrichtingen bedoeld in het eerste lid bekrachtigen waardoor deze van dwingend recht worden.

Après avis de l'ANSM, le Roi peut ratifier les instructions visées à l'alinéa 1^{er}, les rendant ainsi obligatoires.

Afdeling 12 - Integriteitsbeleid

Section 12 – Politique d'intégrité

Art. 2.5.2.101. Wet van 28 november 2022

Art. 2.5.2.101. Loi du 28 novembre 2022

De wet van 28 november 2022 betreffende de bescherming van melders op inbreuken op het Unie- of nationale recht vastgesteld binnen een juridische entiteit in de private sector is van toepassing op de bedrijven die havens, havenfaciliteiten, terminals gelegen in het binnenland, vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging of Belgische schepen exploiteren, voor wat betreft het melden van mogelijke onrechtmatige acties.

La loi du 28 novembre 2022 sur la protection des personnes qui signalent des violations au droit de l'Union ou au droit national constatées au sein d'une entité juridique du secteur privé s'applique aux entreprises exploitant des ports, des installations portuaires, des terminaux intérieurs, des unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime ou des navires belges, pour ce qui concerne le signalement d'éventuels actes illicites.

Afdeling 13 - Meldingsplatform

Section 13 – Plateforme de signalement

Art. 2.5.2.102. Portwatch

Art. 2.5.2.102. Portwatch

Bij de Cel Maritieme Beveiliging wordt een meldplatform genaamd "Portwatch" opgericht waarbij burgers verdachte situaties in de havens, havenfaciliteiten, terminals gelegen in het binnenland of vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging kunnen melden.

Il est créé auprès de la Cellule de la Sûreté maritime une plateforme de signalement appelée « Portwatch » où les citoyens peuvent signaler des situations suspectes dans les ports, les installations portuaires, les terminaux intérieurs ou les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime.

Het meldingsplatform moet toegankelijk zijn via het internet en moet zo ingericht worden dat anonieme meldingen mogelijk zijn waarbij na de sessie geen enkel gegeven kan terugleiden naar de melder.

La plateforme de signalement doit être accessible via l'internet et doit être conçue de manière à permettre des signalements anonymes où après la session aucune donnée ne peut permettre de retrouver l'auteur du signalement.

Art. 2.5.2.103. Verwerking

De geanonimiseerde gegevens van de meldingen worden opgeslagen in het ISPS-Platform bij de relevante haven, havenfaciliteit, terminal gelegen in het binnenland of vestigingseenheid met een impact op de maritieme beveiliging.

De meldingen worden onmiddellijk doorgeleid naar de bevoegde politiediensten. De Cel Maritieme Beveiliging maakt hiervoor de nodige afspraken met deze diensten.”.

Art. 32. Hoofdstuk 3 van titel 5 van boek 2 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met een artikel 2.5.3.13, luidende:

“Art. 2.5.3.13. ETS voor scheepvaart

§ 1. Dit artikel voorziet in de gedeeltelijke omzetting van de ETS-richtlijn.

§ 2. Dit artikel is van toepassing op de maritieme vervoersactiviteiten die onder de MRV-verordening vallen met uitzondering van maritieme vervoersactiviteiten die onder artikel 2, lid 1 bis, en, tot en met 31 december 2026, artikel 2, lid 1 ter, van die verordening vallen.

Dit artikel is van toepassing op de uitstoot van koolstofdioxide en vanaf 1 januari 2026 op de uitstoot van methaan en distikstofoxide.

Dit artikel is van toepassing op 50 % van de emissies van schepen die reizen uitvoeren vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en aankomen in een aanloophaven buiten de jurisdictie van een lidstaat, op 50 % van de emissies van schepen die reizen uitvoeren vanuit een aanloophaven buiten de jurisdictie van een lidstaat en aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, op 100 % van de emissies van schepen die reizen uitvoeren vanuit

Art. 2.5.2.103. Traitement

Les données anonymisées des signalements sont sauvegardées dans la plateforme ISPS du port, de l'installation portuaire, du terminal intérieur ou de l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime concernée.

Les signalements sont immédiatement transmis aux services de police compétents. La Cellule de la Sûreté maritime prend les dispositions nécessaires avec ces services à cet effet. ».

Art. 32. Le chapitre 3 du titre 5 du livre 2 du même Code est complété par un article 2.5.3.13 rédigé comme suit :

« Art. 2.5.3.13. ETS pour le transport maritime

§ 1^{er}. Le présent article prévoit la transposition partielle de la Directive ETS.

§ 2. Le présent article s'applique aux activités de transport maritime couvertes par le Règlement MRV, à l'exception des activités de transport maritime relevant de l'article 2, alinéa 1^{er} bis, et, jusqu'au 31 décembre 2026, de l'article 2, alinéa 1^{er} ter, de ce règlement.

Le présent article s'applique aux émissions de dioxyde de carbone et, à partir du 1^{er} janvier 2026, aux émissions de méthane et de protoxyde d'azote.

Le présent article s'applique à 50 % des émissions des navires effectuant des voyages au départ d'un port relevant de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre, 50 % des émissions des navires effectuant des voyages au départ d'un port d'escale situé en dehors de la juridiction d'un État membre et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre,

een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat en aankomen in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, en 100 % van de emissies van schepen in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat.

§ 3. Voor de toepassing van dit artikel, zijn uitvoeringsbesluiten en de relevante bepalingen in boek 4 wordt verstaan onder:

1° “aanloophaven”: haven waar een schip stopt om vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen, of de haven waar een offshoreschip stopt om de bemanning af te lossen; zijn uitgesloten stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het tanken, het inslaan van voorraden, het aflossen van de bemanning van een ander schip dan een offshoreschip, het indokken of het verrichten van herstellingen aan het schip en/of de uitrusting ervan, stops in een haven omdat het schip bijstand nodig heeft of in nood is, buiten een haven verrichte schip-tot-schiptransfers, stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het schuilen bij noodweer of die noodzakelijk zijn voor opsporings- en reddingsactiviteiten en stops van containerschepen in een naburige containeroverslaghaven die is opgenomen in de lijst van de uit hoofde van artikel 3 octies bis, tweede lid, vastgestelde uitvoeringshandeling;

2° “de scheepvaartmaatschappij”: de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de manager of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en die er, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, mee heeft ingestemd alle door de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor de veilige exploitatie van schepen en voor verontreinigingspreventie voorgeschreven taken en verantwoordelijkheden die zijn vastgesteld in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement en de Raad over te nemen;

100 % des émissions des navires effectuant des voyages au départ et à destination d'un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et 100 % des émissions des navires dans un port d'escale relevant de la juridiction d'un État membre.

§ 3. Pour l'application du présent article, de ses arrêtés d'exécution et des dispositions pertinentes du livre 4, on entend par :

1° « port d'escale » : le port dans lequel s'arrête un navire pour charger ou décharger des marchandises ou pour embarquer ou débarquer des passagers, ou le port dans lequel un navire de ravitaillement en mer s'arrête pour changer d'équipage ; les arrêts uniquement destinés au ravitaillement en combustible, à l'approvisionnement, au changement d'équipage d'un navire autre qu'un navire de ravitaillement en mer, à la mise en cale sèche ou à des réparations à effectuer sur le navire, ses équipements ou les deux, les arrêts dans un port dus au fait que le navire a besoin d'assistance ou est en détresse, les transferts de navire à navire effectués en dehors des ports, les arrêts effectués à seule fin de trouver abri par mauvais temps ou rendus nécessaires par des activités de recherche et de sauvetage, ainsi que les arrêts de porte-conteneurs effectués dans un port voisin de transbordement de conteneurs recensé dans l'acte d'exécution adopté conformément à l'article 3 octies bis, alinéa 2 ;

2° « compagnie maritime » : le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, tel que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de s'acquitter des tâches et des obligations imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 336/2006 du Parlement européen et du Conseil ;

3° “reis”: een reis als gedefinieerd in artikel 3, punt c), van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad;

3° « voyage » : un voyage au sens de l'article 3, point c), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil ;

4° “cruiseschip”: een passagiersschip zonder vrachtdek, dat uitsluitend is ontworpen voor commercieel vervoer van passagiers met mogelijkheid tot overnachting op een zeereis;

4° « navire de croisière » : un navire à passagers sans pont à cargaison, et qui est conçu exclusivement pour le transport commercial de passagers hébergés pour un voyage en mer ;

§ 4. De Scheepvaartcontrole wordt aangesteld als de administrerende overheid voor de scheepvaartmaatschappijen die in de uitvoeringshandeling van de Europese Commissie bedoeld in artikel 3 octies septies, tweede lid, van de ETS-richtlijn aan België zijn toegewezen.

§ 4. Le Contrôle de la navigation est désigné comme l'autorité responsable pour les compagnies maritimes assignées à la Belgique dans l'acte d'exécution de la Commission européenne visé à l'article 3 octies septies, alinéa 2, de la directive ETS.

§ 5. Met betrekking tot de emissies bedoeld in paragraaf 2, tweede lid, zorgt de Scheepvaartcontrole ervoor dat deze scheepvaartmaatschappij alle onder haar verantwoordelijkheid relevante paramaters tijdens een verslagperiode monitort en rapporteert en op maatschappijniveau geaggregeerde emissiegegevens indient overeenkomstig hoofdstuk II van de MRV-Verordening. De Koning kan bijkomende regels vaststellen voor deze monitoring en rapportage.

§ 5. En ce qui concerne les émissions visées au paragraphe 2, alinéa 2, le Contrôle de la navigation veille à ce que les compagnies maritimes placées sous sa responsabilité surveillent et déclarent les paramètres pertinents au cours d'une période de déclaration, et lui soumettent les données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie conformément au chapitre II du Règlement MRV. Le Roi peut fixer des règles supplémentaires pour cette surveillance et cette déclaration.

De Scheepvaartcontrole zorgt ervoor dat de rapportage van op het niveau van de scheepvaartmaatschappij geaggregeerde emissiegegevens die op grond van het eerste lid door een scheepvaartmaatschappij zijn ingediend, wordt geverifieerd overeenkomstig de verificatie- en accreditatieregels van hoofdstuk III van de MRV-Verordening.

Le Contrôle de la navigation veille à ce que la déclaration des données d'émissions agrégées au niveau de la compagnie, soumise par une compagnie maritime conformément à l'alinéa 1^{er}, soit vérifiée conformément aux règles en matière de vérification et d'accréditation énoncées au chapitre III du Règlement MRV.

§ 6. Scheepvaartmaatschappijen zijn verplicht een hoeveelheid emissierechten in te leveren die gelijk is aan haar totale emissies gedurende het voorgaande kalenderjaar, zoals geverifieerd overeenkomstig paragraaf 5, tweede lid.

§ 6. Les compagnies maritimes sont tenues de restituer un nombre de quotas correspondant à leurs émissions totales au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément au paragraphe 5, alinéa 2.

In afwijking van het eerste lid worden 40% van de gerapporteerde geverifieerd emissies voor 2024 en 70% van de gerapporteerde geverifieerd emissies voor 2025 ingeleverd.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, 40 % des émissions vérifiées déclarées pour 2024 et 70 % des émissions vérifiées déclarées pour 2025 sont restituées.

In afwijking van het eerste lid mogen scheepvaartmaatschappijen 5 % minder

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, les compagnies maritimes peuvent restituer 5 % de quotas en

emissierechten inleveren dan hun geverifieerde emissies die tot en met 31 december 2030 worden uitgestoten op schepen met een ijsklasse, mits zij ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse hebben, vastgesteld op basis van aanbeveling 25/7 van de Commissie ter bescherming van het mariene milieu van het Oostzeegebied (Helcom). Indien in vergelijking met de geverifieerde emissies minder emissierechten worden ingeleverd, wordt, zodra het verschil tussen geverifieerde emissies en ingeleverde emissierechten voor elk jaar is vastgesteld, een met dat verschil overeenstemmende hoeveelheid emissierechten geannuleerd in plaats van geveild uit hoofde van artikel 10 van de ETS-richtlijn.

In afwijking van het eerste lid zijn moeten geen emissierechten worden ingeleverd tot en met 31 december 2030 als gevolg van reizen die worden uitgevoerd door passagiersschepen, andere dan cruiseschepen, en door roroscepen, tussen een haven van een eiland dat onder de jurisdictie van lidstaat valt, niet beschikt over een weg- of spoorverbinding met het vasteland en een bevolking van minder dan 200 000 permanente inwoners heeft volgens de laatst beschikbare cijfers in 2022, en een haven die onder de jurisdictie van dezelfde lidstaat valt, en als gevolg van activiteiten die in een haven worden uitgevoerd vanaf dergelijke schepen in verband met dergelijke reizen van en naar eilanden die zijn opgenomen in een lijst van de Commissie in uitvoering van artikel 12, lid 3quinquies van de ETS-richtlijn.

In afwijking van het eerste lid moeten geen emissierechten worden ingeleverd tot en met 31 december 2030 voor reizen met passagiers- of roroscepen, die worden uitgevoerd in het kader van een transnationaal openbaredienstcontract of een transnationale openbaredienstverplichting tussen 2 lidstaten waarbij er 1 geen landgrens heeft met een andere lidstaat, op voorwaarde dat de Commissie dit verzoek heeft aanvaard.

In afwijking van het eerste lid moeten geen emissierechten worden ingeleverd tot en met 31 december 2030 voor reizen tussen een haven in

moins que leurs émissions vérifiées rejetées jusqu'au 31 décembre 2030 pour les navires de classe glace, à condition que ces navires relèvent de la classe glace IA ou IA Super ou d'une classe glace équivalente, établie sur la base de la recommandation HELCOM 25/7. Lorsque le nombre de quotas restitués est inférieur aux émissions vérifiées, une fois la différence entre les émissions vérifiées et les quotas restitués établie pour chaque année, une quantité de quotas correspondant à cette différence est annulée plutôt que mise aux enchères conformément à l'article 10 de la Directive ETS.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, aucun quota ne doit être restitué jusqu'au 31 décembre 2030 lors de voyages effectués par des navires à passagers autres que des navires de croisière, et par des navires rouliers à passagers, entre un port d'une île relevant de la juridiction d'un État membre, ne disposant d'aucune liaison routière ou ferroviaire avec le continent et d'une population de moins de 200 000 résidents permanents, selon les dernières données disponibles en 2022, et un port relevant de la juridiction de ce même État membre, ainsi que lors des activités à quai de ces navires en rapport avec de tels voyages, depuis et vers les îles reprises dans une liste de la Commission en exécution de l'article 12, alinéa 3quinquies de la Directive ETS.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, aucun quota ne doit être restitué jusqu'au 31 décembre 2030 en ce qui concerne les voyages effectués par des navires à passagers ou des navires rouliers à passagers dans le cadre d'un contrat de service public transnational ou d'une obligation de service public au niveau transnational entre deux États membres dont l'un n'a pas de frontière terrestre avec un autre État membre, à condition que la Commission ait accepté cette demande.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, aucun quota ne doit être restitué jusqu'au 31 décembre 2030 en ce qui concerne les voyages effectués entre un port

een ultraperifeer gebied van een lidstaat en een haven in dezelfde lidstaat, met inbegrip van reizen tussen havens binnen een ultraperifeer gebied en reizen tussen de ultraperifere gebieden van dezelfde lidstaat, en als gevolg van de activiteiten, die in een haven worden uitgevoerd, vanaf dergelijke schepen in verband met dergelijke reizen.

§ 7. De Koning bepaalt de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de verdere uitvoering van dit artikel.”.

Art. 33. Titel 5 van boek 2 wordt aangevuld met een hoofdstuk 4, dat de afdeling 1, bestaande uit de artikelen 2.5.4.1 tot en met 2.5.4.11 omvat en afdeling 2 bestaande uit het artikel 2.5.4.12, luidende:

“Hoofdstuk 4 – Bijzondere regelingen voor de havens

Afdeling 1 - Cameragebruik

Art. 2.5.4.1. Toepassingsgebied

§ 1. Dit hoofdstuk is van toepassing op de plaatsing en het gebruik van camera's door de havenkapiteinsdienst binnen:

1° het geografische gebied dat overeenstemt met de coördinaten van de havenfaciliteit zoals vastgesteld door de Koning overeenkomstig artikel 2.5.2.4, § 2, tweede lid;

2° het geografische gebied dat overeenstemt met de coördinaten van de haven zoals vastgesteld door de Koning overeenkomstig artikel 2.5.2.4, § 2, derde lid.

§ 2. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op derden, al dan niet concessiehouders, die camera's in de haven of havenfaciliteit plaatsen of gebruiken, behalve voor wat betreft hun verplichting tot het delen van camerabeelden zoals bedoeld in artikel 2.5.4.9.

§ 3. Dit hoofdstuk is niet van toepassing op camera's die toegelaten zijn door een bijzondere wet, decreet of artikel 134 van de Grondwet bedoelde regel.

situé dans une région ultrapériphérique d'un État membre et un port situé dans le même État membre, y compris les voyages entre les ports d'une région ultrapériphérique et les voyages entre les ports des régions ultrapériphériques du même État membre, et entre ces régions, ni lors des activités à quai de ces navires en rapport avec ces voyages.

§ 7. Le Roi détermine les mesures nécessaires à la poursuite de l'exécution du présent article. ».

Art. 33. Le titre 5 du livre 2 est complété par un chapitre 4 composé de la section 1 comprenant les articles 2.5.4.1 à 2.5.4.11 et d'une section 2 comprenant l'article 2.5.4.12, rédigés comme suit :

« Chapitre 4 - Régimes particuliers pour les ports

Section 1^{re} – Utilisation de caméras

Art. 2.5.4.1. Champ d'application

§ 1^{er}. Le présent chapitre s'applique à l'installation et à l'utilisation de caméras par la capitainerie du port :

1° de la zone géographique correspondant aux coordonnées de l'installation portuaire telles que fixées par le Roi conformément à l'article 2.5.2.4, § 2, alinéa 2 ;

2° de la zone géographique correspondant aux coordonnées du port telles que fixées par le Roi conformément à l'article 2.5.2.4, § 2, alinéa 3.

§ 2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux tiers, concessionnaires ou non, qui installent ou utilisent des caméras dans le port ou l'installation portuaire, sauf pour ce qui concerne leur obligation de partager les images de caméras visées à l'article 2.5.4.9.

§ 3. Le présent chapitre ne s'applique pas aux caméras autorisées par une loi spéciale, un décret spécial ou une règle visée à l'article 134 de la Constitution.

§ 4. De wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's is niet van toepassing op het plaatsen of gebruiken door de havenkapiteinsdienst van camera's in de havens of havenfaciliteiten die onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk vallen. De wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's blijft van toepassing op derden, al dan niet concessiehouders die camera's plaatsen in een haven of havenfaciliteit.

Art. 2.5.4.2. Definities

Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° camera: elk observatiesysteem dat beelden verwerkt voor de doeleinden uit artikel 2.5.4.3, ongeacht of het observatiesysteem tijdens de observatie op een vaste plaats blijft om vanaf deze locatie beelden te verwerken, dan wel of het observatiesysteem tijdens de observatie kan worden verplaatst om vanaf verschillende plaatsen of posities beelden te verwerken, zoals observatiesystemen geïnstalleerd aan boord van een vervoermiddel van de havenkapitein of aan boord van een ander voertuig, vaartuig, vliegtuig of een onbemand luchtvaartuigstelsel (UAS);

2° intelligente camera: camera die ook onderdelen en software bevat die, al dan niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde camerabeelden al dan niet autonoom kan verwerken.

Art. 2.5.4.3. Doel

§ 1. De havenkapiteinsdienst kan in het gebied bedoeld in artikel 2.5.4.1, § 1, camera's plaatsen of gebruiken voor één of meerdere van de volgende doelen:

1° het voorkomen, vaststellen of opsporen en bestraffen van ongeoorloofde acties of misdrijven tegen personen of goederen;

2° het garanderen van de maritieme beveiliging in havens en de havenfaciliteiten;

§ 4. La loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance ne s'applique pas à l'installation ou à l'utilisation par la capitainerie du port de caméras dans les ports ou installations portuaires relevant du champ d'application du présent chapitre. Dans la Loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance reste d'appliquer aux tiers, concessionnaires ou non, qui installent ou utilisent des caméras dans un port ou une installation portuaire

Art. 2.5.4.2. Définitions

Pour l'application du présent chapitre, on entend par :

1° caméra : tout système d'observation qui traite des images pour les finalités visées à l'article 2.5.4.3, que le système d'observation reste dans un endroit fixe pendant l'observation pour traiter les images de cet endroit, ou que le système d'observation puisse être déplacé pendant l'observation pour traiter des images de différents endroits ou positions, tels que les systèmes d'observation installés à bord d'un moyen de transport du capitaine du port ou d'un autre véhicule, navire, avion ou système aérien sans pilote (UAS) ;

2° caméra intelligente : caméra qui comprend également des composantes ainsi que des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies.

Art. 2.5.4.3. Finalités

§ 1^{er}. La capitainerie du port peut, dans la zone visée à l'article 2.5.4.1, § 1^{er}, placer ou utiliser des caméras à une ou plusieurs des fins suivantes :

1° prévenir, constater ou détecter et sanctionner les actions illicites ou les délits contre les personnes ou marchandises ;

2° garantir la sûreté maritime dans les ports et les installations portuaires ;

3° het garanderen van de beveiliging van de personen die aanwezig zijn in de havens en de havenfaciliteiten;	3° garantir la sûreté des personnes présentes dans les ports et les installations portuaires ;
4° het controleren van de naleving van het verbod opgelegd overeenkomstig artikel 4, § 3bis van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;	4° vérifier le respect de l'interdiction imposée conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation ;
5° het controleren van de naleving van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen;	5° vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, ont reçu la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire ;
6° het garanderen van de beveiliging van de haven, bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen;	6° garantir la sûreté du port, des ouvrages de construction et de génie civil, des câbles et des pipelines ;
7° het garanderen van de scheepvaartveiligheid;	7° garantir la sécurité de la navigation ;
8° het vaststellen en onderzoeken van de veiligheid van vaarwegen, infrastructuur en kades;	8° constater et examiner la sécurité des voies navigables, des infrastructures et des quais ;
9° het monitoren van de toegankelijkheid van en de verkeersafwikkeling in het havengebied;	9° contrôler l'accessibilité et la gestion du trafic dans la zone portuaire ;
10° het beschermen van het mariene milieu, met inbegrip van voorkomen van verontreiniging door emissies;	10° protéger le milieu marin, y compris la prévention de la pollution due aux émissions ;
11° het uitvoeren van wetenschappelijk, statistisch en historisch onderzoek in de zin van artikel 89 AVG;	11° mener des recherches scientifiques, statistiques et historiques au sens de l'article 89 du RGPD;
12° het uitvoeren en verstrekken van de opleiding van personen met specifieke taken;	12° mener et assurer la formation des personnes à des tâches spécifiques ;
13° het behoud van de biodiversiteit en de levende rijkdommen;	13° conserver la biodiversité et les ressources vivantes ;
14° het vaststellen, onderzoeken en behandelen van averij;	14° constater, examiner et traiter une avarie ;

15° het voeren van onderzoek naar de oorzaak van ongevallen overeenkomstig hoofdstuk 7 van titel 7 van boek 2.	15° mener des enquêtes sur la cause des accidents conformément au chapitre 7 du titre 7 du livre 2.
§ 2. Het gebruik van camera's die biometrische gegevens van personen kunnen verwerken, is enkel toegestaan wanneer dit noodzakelijk is om de doeleinden bedoeld in § 1 te bereiken, in het bijzonder om de aanwezigheid van personen vast te stellen binnen het gebied bedoeld in artikel 2.5.4.1, § 1.	§ 2. L'utilisation de caméras capables de traiter les données biométriques des personnes n'est autorisée que lorsque cela est nécessaire pour atteindre les finalités visées au § 1 ^{er} , notamment pour constater la présence de personnes dans la zone visée à l'article 2.5.4.1, § 1 ^{er} .
Wanneer biometrische gegevens verzameld op basis van camera's zijn bedoeld om een persoon te identificeren, is dat enkel toegelaten voor de doeleinden bedoeld in § 1, 1°, 2°, 3°, 4° en 5°.	Lorsque les données biométriques recueillies par des caméras visent à identifier une personne, cela n'est autorisé que pour les finalités visées au § 1 ^{er} , 1°, 2°, 3°, 4° et 5°.
Tijdens de in deze paragraaf bedoelde verwerkingen van persoonsgegevens zijn de volgende waarborgen inzake bescherming van persoonsgegevens van toepassing:	Lors du traitement des données personnelles visé dans ce paragraphe, les garanties suivantes concernant la protection des données à caractère personnelles s'appliquent :
1° de categorieën personen die toegang hebben tot de persoonsgegevens worden aangewezen door de havenkapiteinsdienst met een beschrijving van hun functie ten aanzien van de verwerking van de gegevens in kwestie;	1° les catégories de personnes ayant accès aux données à caractère personnelles sont désignées par la capitainerie avec une description de leur fonction au regard du traitement des données concernées ;
2° de lijst van de aangewezen personen om de in deze paragraaf bedoelde gegevens te verwerken, stelt de havenkapiteinsdienst ter beschikking van de toezichthoudende autoriteit;	2° la capitainerie met à la disposition de l'autorité de contrôle la liste des personnes désignées pour traiter les données mentionnées au présent alinéa ;
3° de aangewezen personen moeten, op grond van een wettelijke of statutaire verplichting, of een overeenkomstige contractuele bepaling, het vertrouwelijke karakter van de gegevens in kwestie in acht nemen;	3° les personnes désignées doivent, en vertu d'une obligation légale ou réglementaire, ou d'une disposition contractuelle correspondante, respecter le caractère confidentiel des données en question ;
4° er worden gepaste technische of organisatorische maatregelen getroffen om de persoonsgegevens tegen toevallige of niet-toegelaten vernietiging, tegen toevallig verlies of wijziging of elke andere niet-toegelaten verwerking van die gegevens te beschermen;	4° des mesures techniques ou organisationnelles appropriées sont prises pour protéger les données à caractère personnelles contre la destruction accidentelle ou non autorisée, la perte ou l'altération accidentelle ou tout autre traitement non autorisé de ces données ;

5° de de verwerkingsverantwoordelijken vermelden in hun gegevensbeschermingsbeleid de te ondernemen acties om de verwerking van die gegevenscategorieën te beschermen en om de kwaliteit van de verwerkte gegevens te waarborgen, met name voor aspecten in verband met de beoordeling van de kwaliteit van de gegevens die in deze gegevensbestanden worden verwerkt, onder andere voor de aspecten in verband met de juistheid, volledigheid, betrouwbaarheid en de mate waarin zij actueel zijn. De bevoegde functionarissen voor gegevensbescherming zien erop toe dat dat beleid gevolgd wordt.	5° les responsables du traitement indiquent dans leur politique de protection des données les actions à prendre pour protéger le traitement de ces catégories de données et pour assurer la qualité des données traitées, notamment pour les aspects liés à l'évaluation de la qualité des données contenues dans ces bases de données sont traitées, y compris pour les aspects liés à leur exactitude, leur exhaustivité, leur fiabilité et leur actualité. Les délégués à la protection des données compétents veilleront au respect de cette politique.
De Koning kan in andere gepaste aanvullende waarborgen voorzien.	Le Roi peut fournir d'autres garanties complémentaires appropriées
§ 3. Artikel 9 van de AVG moet worden nageleefd bij de verwerking van de camerabeelden overeenkomstig deze afdeling.	§ 3. L'article 9 du RGPD doit être respecté lors du traitement des images de la caméra conformément à cette section.
§ 4. Verdere verwerking van de beelden en geluidsopnames is enkel toegelaten voor volgende doeleinden:	§ 4. Le traitement ultérieur des images et du son n'est autorisé que pour les fins suivantes :
1° het beschikken over archieven met beeld- en geluidsmateriaal, nadat deze geanonimiseerd werden overeenkomstig artikel 89 van de AVG;	1° disposer d'archives visuelles et sonores, après anonymisation conformément au RGDP, sans préjudice de la loi du 24 juin 1955 relative aux archives ;
2° voor didactische en pedagogische doeleinden in het kader van de opleiding van de LCMB en NAMB nadat de beelden werden geanonimiseerd overeenkomstig artikel 89 van de AVG;	2° à des fins didactiques et pédagogiques dans le cadre de la formation du CLSM et de l'ANSM, après anonymisation conformément à l'article 89 du RGDP ;
3° voor het sensibiliseren en informeren van de bevolking, nadat de beelden geanonimiseerd werden overeenkomstig artikel 89 van de Verordening.	3° pour sensibiliser et informer la population après anonymisation conformément à l'article 89 du Règlement.
Art. 2.5.4.4. Plaatsen en gebruik van camera's	Art. 2.5.4.4. Installation et utilisation de caméras
§ 1. Voor camera's die zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan, neemt de havenkapiteinsdienst het initiatief tot het plaatsen of gebruiken van een vaste camera of het gebruiken van een mobiele camera, al dan niet tijdelijk en al dan niet met registratie van	§ 1 ^{er} . Pour les caméras reprises dans le plan de sûreté portuaire, la capitainerie du port prend l'initiative d'installer ou d'utiliser une caméra fixe ou d'utiliser une caméra mobile, temporairement ou non, et en enregistrant ou non les sons, dans les ports ou les installations

geluid, in havens of havenfaciliteiten. Er wordt melding gemaakt van de bestaande camera's gemaakt aan de Cel Maritieme Beveiliging.

§ 2. Voor camera's die niet zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan, dient de havenkapiteinsdienst een aanvraag in bij de Cel Maritieme Beveiliging voor het plaatsen en gebruiken van één of meer vaste camera's of het gebruiken van één of meer mobiele camera's, al dan niet tijdelijk, in havens of havenfaciliteiten. Alvorens deze aanvraag in te dienen, vraagt de havenkapiteinsdienst een advies aan het bevoegde LCMB over de punten 1° tot en met 4° van paragraaf 3.

§ 3. De aanvraag bedoeld in paragraaf 2 bevat minstens de volgende zaken:

1° locatie van het plaatsen of het gebruik van de camera;

2° de perimeter waarbinnen de camera beelden kan verwerken;

3° het doeleinde van het gebruik van de camera;

4° de specificaties van de camera;

5° de bewaringstermijn die de maximale duur zoals bepaald in artikel 2.5.2.88 niet te boven mag gaan;

6° de categorieën van ontvangers;

7° de wijze waarop de verwerking van de gegevens gebeurt;

8° het gunstig advies van het bevoegde LCMB over punten 1° tot en met 4°.

De Koning bepaalt de vorm en de inhoud van het aanvraagformulier.

§ 4. De Cel Maritieme Beveiliging bezorgt het dossier samen met het advies van het bevoegde LCMB aan de minister die beslist over de plaatsing of het gebruik en de modaliteiten van de camera. De beslissing van de minister is geldig voor een termijn van vijf jaar waarna deze vernieuwd moet worden, tenzij de camera voor het aflopen van deze termijn is opgenomen in

portuaires. Les caméras existantes sont signalées à la Cellule de la Sûreté maritime.

§ 2. Pour les caméras non reprises dans le plan de sûreté portuaire, la capitainerie du port soumet à la Cellule de la Sûreté maritime une demande d'installation et d'utilisation d'une ou plusieurs caméras fixes ou d'utilisation d'une ou plusieurs caméras mobiles, temporairement ou non, dans les ports ou les installations portuaires. Avant de soumettre cette demande, la capitainerie de port demande l'avis du CLSM compétent sur les points 1° à 4° du paragraphe 3.

§ 3. La demande visée au paragraphe 2 comprend au moins les informations suivantes :

1° l'emplacement où la caméra sera installée ou utilisée ;

2° le périmètre dans lequel la caméra peut traiter des images ;

3° la finalité de l'utilisation de la caméra ;

4° les spécifications de la caméra ;

5° le délai de conservation, qui ne peut excéder la durée maximale énoncée à l'article 2.5.2.88 ;

6° les catégories des destinataires ;

7° la manière dont les données sont traitées ;

8° l'avis favorable du CLSM compétent sur les points 1° à 4°.

Le Roi détermine la forme et le contenu du formulaire de demande.

§ 4. La Cellule de la Sûreté maritime transmet le dossier avec l'avis du CLSM compétent au ministre qui statue sur l'installation ou l'utilisation de la caméra et sur les modalités de la caméra. La décision du ministre est valable pour un délai de 5 ans, après quoi elle doit être renouvelée, sauf si la caméra est reprise dans un plan de sûreté portuaire visé au paragraphe 1^{er}

een havenbeveiligingsplan zoals bedoeld in paragraaf 1. De beslissing van de minister wordt bij uittreksel bekendgemaakt op de website van de Cel Maritieme Beveiliging.

§ 5. Camera's die onder dit hoofdstuk vallen mogen niet worden gericht op privéwoningen of -domeinen, ongeacht of die privéwoningen of -domeinen zich in de geografische gebieden bedoeld in artikel 2.5.4.1, § 1 bevinden. Indien er een reëel risico bestaat dat een camera die onder dit hoofdstuk valt een privéwoning of -domein zou kunnen filmen, dan dient de verwerkingsverantwoordelijke technische en organisatorische maatregelen te treffen die dat verhinderen. Camerabeelden gemaakt in strijd met deze paragraaf, dienen door de verwerkingsverantwoordelijke te worden verwijderd.

§ 6. De Cel Maritieme Beveiliging bezorgt de lijst van camera's die zijn geplaatst of toegelaten overeenkomstig de paragrafen 1 en 4 van dit artikel of overeenkomstig artikel 4.6.1.6, § 2, aan de politiediensten.

De Cel Maritieme Beveiliging bezorgt de beslissing van de minister, evenals de lijst van de camera's die zijn geplaatst of toegelaten overeenkomstig de paragrafen 1 en 4 van dit artikel aan de gemeente waar de camera is geplaatst.

Art. 2.5.4.5. Intelligente Camera's

De havenkapiteinsdienst kan intelligente camera's inzetten voor de doeleinden bedoeld in artikel 2.5.4.3, op voorwaarde dat de plaatsing en het gebruik zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan of er een aanvraag overeenkomstig artikel 2.5.4.4., § 2, wordt ingediend.

Het plaatsen en gebruik van intelligente camera's met het oog op de automatische nummerplaatherkenning of automatische herkenning van voertuigen of vaartuigen door de havenkapiteinsdienst is toegelaten. Het plaatsen en gebruik van intelligente camera's met het oog op gezichtsherkenning is niet toegelaten.

avant l'expiration de ce délai. La décision du ministre est publiée par extrait sur le site de la Cellule de la Sûreté maritime.

§ 5. Les caméras relevant du présent chapitre ne peuvent pas être dirigées vers des habitations ou des domaines privés, que ces habitations ou domaines privés soient ou non situés dans les zones géographiques visées à l'article 2.5.4.1, § 1^{er}. S'il existe un risque réel qu'une caméra relevant du présent chapitre puisse filmer une habitation ou un domaine privé, le responsable du traitement doit prendre des mesures techniques et organisationnelles pour l'éviter. Les images de la caméra réalisées en violation du présent paragraphe doivent être supprimées par le responsable du traitement.

§ 6. La Cellule de sûreté maritime fournit aux forces de police la liste des caméras installées ou autorisées conformément aux paragraphes 1^{er} et 4 du présent article ou conformément à l'article 4.6.1.6, § 2.

La Cellule de la Sûreté maritime communique la décision du ministre, ainsi que la liste des caméras installées ou autorisées conformément aux paragraphes 1^{er} et 4 du présent article, à la commune où la caméra est installée.

Art. 2.5.4.5. Caméras intelligentes

La capitainerie du port peut utiliser des caméras intelligentes pour les finalités visées à l'article 2.5.4.3, à condition que leur installation et leur utilisation soient reprises dans le plan de sûreté portuaire ou qu'une demande soit introduite conformément à l'article 2.5.4.4, § 2.

L'installation et l'utilisation de caméras intelligentes en vue de la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation ou de la reconnaissance automatique des véhicules ou navires par la capitainerie du port est autorisée. L'installation et l'utilisation de caméras intelligentes en vue de la reconnaissance faciale n'est pas autorisée.

Het gebruik van individuele camera's zoals bepaald in artikel 25/2 van de wet op het politieambt door de leden van de havenkapiteinsdienst zijn niet toegelaten onder de bepalingen van dit hoofdstuk.

Art. 2.5.4.6. Transparantieverplichtingen

§ 1. De havenkapiteinsdienst dient elke betrokkene die de haven of havenfaciliteit betreedt transparant te informeren over de aanwezigheid van camera's in de haven of de havenfaciliteit.

Voor toegangswegen tot de haven of havenfaciliteit via het land, maakt de havenkapiteinsdienst de aanwezigheid van camera's in de haven of havenfaciliteit bekend door middel van een pictogram bij deze toegangsweg. De Koning bepaalt de vorm en inhoud van dit pictogram. Tevens wordt de locatie van de camera's gepubliceerd op de website van het DG Scheepvaart.

Voor toegangswegen tot de haven of havenfaciliteit via het water, maakt de exploitant van een haven of havenfaciliteit de aanwezigheid van camera's in de haven of havenfaciliteit bekend door middel van een Bericht aan Zeevarenden en vermelding op de website van het DG Scheepvaart.

§ 2. De havenkapiteinsdienst houdt een register bij met de lijst van camera's die zijn toegestaan, sinds wanneer en voor welke doeleinden evenals alle beeldverwerkingsactiviteiten van de camera's uitgevoerd onder zijn verantwoordelijkheid.

Voor elk gebruik worden de volgende gegevens opgenomen in het register:

- 1° de vermelding van de plaats,
- 2° het gebruikte type camera en hun plaats, desgevallend aangegeven op een plan,
- 3° de beschrijving van de bewaakte zones en de gebruiksperiodes,
- 4° de plaats waar de beelden worden verwerkt,
- 5° het feit dat het in real time of tijdens het incident bekijken van de beelden al dan niet wordt georganiseerd en, in voorkomend geval, de manier waarop dit wordt georganiseerd;

L'utilisation de caméras individuelles telle que visée à l'article 25/2 de la loi sur la fonction de police par les membres de la capitainerie du port n'est pas autorisée en vertu des dispositions du présent chapitre.

Art. 2.5.4.6. Obligations de transparence

§ 1^{er}. La capitainerie du port doit informer de manière transparente toute personne concernée entrant dans le port ou l'installation portuaire de la présence de caméras dans le port ou l'installation portuaire.

Pour les voies d'accès terrestres au port ou à l'installation portuaire, la capitainerie du port annonce la présence de caméras dans le port ou l'installation portuaire au moyen d'un pictogramme sur cette voie d'accès. Le Roi détermine la forme et le contenu de ce pictogramme. L'emplacement des caméras est également publié sur le site web de la DG Navigation.

Pour les voies d'accès navigables au port ou à l'installation portuaire, l'exploitant du port ou de l'installation portuaire annonce la présence de caméras dans le port ou l'installation portuaire au moyen d'un Avis aux navigateurs et par publication sur le site web de la DG Navigation.

§ 2. La capitainerie du port tient un registre contenant la liste des caméras autorisées, depuis quand et à quelles fins, y compris toutes les activités de traitement d'images des caméras effectuées sous sa responsabilité.

Pour chaque utilisation, sont repris dans le registre :

- 1° l'indication du lieu,
- 2° le type de caméra utilisé, leur emplacement, le cas échéant indiqué sur un plan, ;
- 3° la description des zones surveillées et les périodes d'utilisation,
- 4° le lieu du traitement des images ;
- 5° le fait qu'un visionnage en temps réel ou pendant l'incident est organisé ou non et le cas échéant, la manière dont il est organisé ;
- 6° les personnes qui ont eu connaissance des images et des sons ;

6° de personen die kennis hebben genomen van de beelden en geluidsopnames;

7° het ogenblik en de plaats van deze kennisneming ;

8° de redenen van deze kennisneming;

9° de personen die toegang hebben gekregen tot het register

7° le moment et le lieu de cette prise de connaissances ;

8° les motifs de cette prise de connaissance ;

9° les personnes qui ont eu accès au registre

Art. 2.5.4.7. Toegang tot de camerabeelden

§ 1. Toegang tot camerabeelden en geluidsopnames, al dan niet van derden overeenkomstig artikel 2.5.4.9, wordt enkel verkregen op grond van de wet of kan worden verleend door de bevoegde havenkapiteinsdienst onder de voorwaarden bepaald in dit artikel. De havenkapiteinsdienst is enkel bevoegd om toegang te verlenen tot camerabeelden en geluidsopnames van camera's die onder zijn verantwoordelijkheid vallen. Toegang betekent in dit artikel het bekijken, beluisteren en analyseren, al dan niet in real time, van camerabeelden en geluidsopnames. De toegang omvat ook het overdragen van camerabeelden en geluidsopnames zelf nadat deze gemaakt zijn.

§ 2. Onderstaande personen, diensten of entiteiten hebben in elk geval toegang tot de camerabeelden en geluidsopnames:

1° personen, diensten of entiteiten bedoeld in artikel 4.2.4.4, in overeenstemming met de beperkingen daarin bepaald, om te kunnen ingrijpen bij een misdrijf, schade, overlast of een verstoring van de openbare orde;

2° personen, diensten of entiteiten die op basis van bijzondere wetgeving toegang hebben tot de camerabeelden of geluidsopnames in de haven of havenfaciliteit, in overeenstemming met de beperkingen en waarborgen bepaald in de bijzondere wetgeving.

§ 3. Aan personen, diensten of entiteiten die niet onder paragraaf 2 vallen, kan de bevoegde havenkapiteinsdienst toegang verlenen indien onderstaande cumulatieve toegangsvoorwaarden vervuld zijn:

Art. 2.5.4.7. Accès aux images des caméras

§ 1^{er}. L'accès aux images des caméras et aux enregistrements sonores, de tiers ou non conformément à l'article 2.5.4.9 ne peut être obtenu qu'en vertu de la loi ou peut être accordée par la capitainerie du port compétente dans les conditions énoncées dans le présent article. La capitainerie du port n'est autorisée à accorder l'accès qu'aux images des caméras et aux enregistrements sonores des caméras sous sa responsabilité. Dans le présent article, on entend par accès le visionnage, l'écoute et l'analyse, en temps réel ou non, des images des caméras et des enregistrements sonores. L'accès comprend également le transfert des images de caméras et des enregistrements sonores après leur réalisation.

§ 2. Dans tous les cas, les personnes, services ou entités suivants ont accès aux images des caméras et aux enregistrement sonores :

1° les personnes, les services ou les entités visés à l'article 4.2.4.4, conformément aux limitations qui y sont énoncées, pour intervenir en cas de délit, de dommage, de nuisance ou de trouble à l'ordre public ;

2° les personnes, les services ou les entités ayant accès aux images des caméras ou aux enregistrements sonores dans le port ou l'installation portuaire en vertu d'une législation spéciale, conformément aux limitations et garanties énoncées dans la législation spéciale.

§ 3. Aux personnes, services ou entités ne relevant pas du paragraphe 2, la capitainerie du port compétente peut accorder l'accès si les conditions d'accès cumulatives suivantes sont remplies :

1° de toegang is noodzakelijk voor het uitvoeren van de wettelijke opdracht toegekend aan die persoon, dienst of entiteit; en

2° de persoon, dienst of entiteit streeft geen andere doeleinden na dan die bedoeld in artikel 2.5.4.3, tenzij die persoon, dienst of entiteit een wettelijke taak heeft; en

3° de bevoegde havenkapiteinsdienst heeft gecontroleerd dat er aan de toegangsvoorwaarden bedoeld in 1° en 2° is voldaan, behoudens in uitzonderlijke en dringende omstandigheden zoals bedoeld in paragraaf 4.

§ 4. In uitzonderlijke en dringende omstandigheden kan de bevoegde havenkapiteinsdienst toegang verlenen zonder de voorafgaande controle bedoeld in paragraaf 3, 3°. In dat geval, dient de havenkapiteinsdienst de controle ten laatste binnen 24 uren na het verlenen van de toegang uit te voeren. Indien de havenkapiteinsdienst bij deze controle vaststelt dat de toegangsvoorwaarden niet zijn vervuld of indien de havenkapiteinsdienst deze controle niet binnen 24 uren uitvoert, moet de toegang onmiddellijk worden ingetrokken.

§ 5. De bewakingsagenten die hun bevoegdheden uitoefenen overeenkomstig de bepalingen van de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid kunnen enkel camerabeelden in real time bekijken, beluisteren of analyseren onder toezicht van de havenkapiteinsdienst opdat de bevoegde diensten onmiddellijk kunnen ingrijpen bij misdrijf, schade, overlast of verstoring van de openbare orde.

§ 6. De toegang bedoeld in de paragrafen 2 en 3 wordt ingetrokken indien die persoon, dienst of entiteit niet meer voldoet aan één of meerdere toegangsvoorwaarden. Indien een persoon binnen een dienst of entiteit niet meer voldoet aan één of meerdere toegangsvoorwaarden, is die dienst of entiteit verantwoordelijk om de toegang van die persoon zelf in te trekken overeenkomstig deze paragraaf, dan wel de havenkapiteinsdienst hiervan onverwijld in te

1° l'accès est nécessaire à l'exécution de la mission légale attribuée à cette personne, ce service ou cette entité ; et

2° la personne, le service ou l'entité ne poursuit aucunes autres finalités que celles visées à l'article 2.5.4.3, à moins que cette personne, ce service ou cette entité n'ait une tâche légale ; et

3° la capitainerie du port compétente a vérifié que les conditions d'accès visées aux 1° et 2° sont remplies, sauf circonstances exceptionnelles et urgentes visées au paragraphe 4.

§ 4. Dans circonstances exceptionnelles et urgentes, la capitainerie du port peut accorder l'accès sans le contrôle préalable visé au paragraphe 3, 3°. Dans ce cas, la capitainerie du port doit procéder au contrôle au plus tard dans les 24 heures suivants l'octroi de l'accès. Si, au cours de ce contrôle, la capitainerie du port constate que les conditions d'accès ne sont pas remplies ou si elle n'effectue pas ce contrôle dans les 24 heures, l'accès doit être retiré immédiatement.

§ 5. Les agents de gardiennage qui exercent leurs compétences conformément aux dispositions de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière ne peuvent visionner, écouter ou analyser les images des caméras en temps réel que sous le contrôle de la capitainerie du port afin que les services compétents puissent intervenir immédiatement en cas de délit, de dommage, de nuisance ou de trouble à l'ordre public.

§ 6. L'accès visé aux paragraphes 2 et 3 est retiré si cette personne, ce service ou cette entité ne remplit plus une ou plusieurs conditions d'accès. Si une personne au sein d'un service ou d'une entité ne remplit plus une ou plusieurs conditions d'accès, il incombe à ce service ou à cette entité de retirer lui-même l'accès de cette personne conformément au présent paragraphe ou d'en informer sans délai la capitainerie du port afin que celle-ci puisse retirer l'accès de

lichten zodat de havenkapiteinsdienst de toegang van die persoon kan intrekken. Deze intrekking gebeurt in elk geval zonder onredelijke vertraging en ten laatste binnen 1 maand nadat vast komt te staan dat de persoon, dienst of entiteit één of meerdere toegangsvoorwaarden niet meer vervult.

§ 7. De havenkapiteinsdienst kan uitzonderlijk de real time toegang van bepaalde personen, diensten of entiteiten tijdelijk opschorten indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van andere personen te waarborgen. Deze tijdelijke opschorting mag niet langer duren dan strikt noodzakelijk.

Art. 2.5.4.8. Bewaartermijn

Niet-geanonimiseerde camerabeelden die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens worden niet langer bewaard dan strikt noodzakelijk.

Niet-geanonimiseerde camerabeelden worden niet langer dan strikt noodzakelijk bewaard en elk geval voor een maximum periode van 12 maanden. Indien de camerabeelden of geluidsopnames een onderdeel zijn van een juridische procedure of een geschil dat tot een juridische procedure kan leiden, mogen de camerabeelden of geluidsopnames uitzonderlijk langer bewaard worden tot op het moment van de beëindiging van het geschil of, in het geval van een juridische procedure, dat er geen enkel gewoon of buitengewoon rechtsmiddel meer open staat tegen de definitieve beslissing in het kader van die juridische procedure.

De beelden en geluidsopnames worden door de havenkapiteinsdienst bewaard op een gegevensdrager die beveiligd is volgens de beginselen van gegevensbescherming door ontwerp en gegevensbescherming door standaardinstellingen.

Art. 2.5.4.9. Delen van camerabeelden

De havenkapiteinsdienst kan te allen tijde de camerabeelden of geluidsopnames van camera's geplaatst of gebruikt door private ondernemingen in de haven of op een havenfaciliteit opvragen, al dan niet in real time, en dit voor de doeleinden bedoeld in artikel

cette personne. Ce retrait survient, dans tous les cas, sans retard déraisonnable et au plus tard dans un délai d'un mois après qu'il a été établi que la personne, le service ou l'entité ne remplit plus une ou plusieurs conditions d'accès.

§ 7. La capitainerie du port peut exceptionnellement suspendre temporairement l'accès en temps réel de certaines personnes, services ou entités si cela est nécessaire pour assurer la sécurité d'autres personnes. Cette suspension temporaire ne doit pas durer plus longtemps que le strict nécessaire.

Art. 2.5.4.8. Durée de conservation

Les images non anonymisées de caméras donnant lieu à un traitement de données à caractère personnel ne sont pas conservées plus longtemps que la durée strictement nécessaire.

Les images non anonymisées de caméras ne sont pas conservées plus longtemps que la durée strictement nécessaire et en tout cas pendant une période maximale de 12 mois. Si les images de caméras ou les enregistrements sonores constituent un élément d'une procédure juridique ou d'un litige pouvant conduire à une procédure juridique, ils peuvent exceptionnellement être conservés plus longtemps, jusqu'à la fin du litige ou, en cas de procédure juridique, jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucun recours ordinaire ou extraordinaire ouvert contre la décision définitive dans le cadre de cette procédure juridique.

Les images et les sons sont conservés par le responsable du traitement sur un support de données qui est protégé conformément aux principes de protection des données dès la conception et de protection des données par défaut.

Art. 2.5.4.9. Partage des images de caméras

La capitainerie du port peut à tout moment demander les images caméras ou les enregistrements sonores des caméras placées ou utilisées par des entreprises privés dans le port ou sur une installation portuaire, en temps réel ou non, pour les finalités visées à l'article

2.5.4.3. Deze derden zijn verplicht om dergelijke camerabeelden of geluidsopnames op eerste verzoek van en kosteloos met de havenkapiteinsdienst te delen en er toegang toe te verlenen. In de mate dat deze derden gebonden zijn door de bepalingen van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's, vormt deze paragraaf een uitzondering op artikel 9 van de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's.

2.5.4.3. Ces tiers sont tenus de partager et d'accorder l'accès à ces images des caméras ou enregistrements sonores à la première demande et gratuitement à la capitainerie du port. Dans la mesure où ces tiers sont liés par les dispositions de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance, le présent paragraphe constitue une exception à l'article 9 de la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance.

Deze gegevens worden uitgewisseld na het sluiten van een protocol zoals bedoeld in artikel 20 van de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens.

Ces données seront échangées après la conclusion d'un protocole visé à l'article 20 de la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel

Art. 2.5.4.10. Verwerking van persoonsgegevens

Art. 2.5.4.10. Traitement de données à caractère personnel

§ 1. De havenkapiteinsdienst die onder het toepassingsgebied van dit hoofdstuk valt en die, alleen of samen met anderen, het doel van en de middelen bepaalt voor de verwerking van persoonsgegevens zoals bedoeld in paragraaf 2 en 3 via camera's treedt op als verwerkingsverantwoordelijke.

§ 1^{er}. La capitainerie du port relevant du champ d'application du présent chapitre et qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les objectifs et les moyens du traitement de données à caractère personnel visé aux paragraphes 2 et 3 au moyen de caméras agit en qualité de responsable du traitement.

§ 2. Van eenieder die een haven of havenfaciliteit betreedt, mogen camerabeelden of geluidsopnames worden verwerkt alsook de persoonsgegevens die uit deze camerabeelden of geluidsopnames zouden blijken.

§ 2. Des images de caméras de toute personne entrant dans un port ou une installation portuaire peuvent être traitées, de même que les données à caractère personnel qui apparaîtraient sur ces images.

§ 3. Het verwerken van camerabeelden of geluidsopnames die aanleiding geven tot een verwerking van persoonsgegevens is uitsluitend toegestaan voor de verwezenlijking van de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.4.3.

§ 3. Le traitement des images de caméras qui donnent lieu à un traitement de données à caractère personnel est exclusivement autorisé pour les finalités visées à l'article 2.5.4.3.

§ 4. In afwijking van de artikelen 13 en 14 AVG, kan het recht op informatie geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld, beperkt of uitgesloten voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in paragraaf 2 met het oog op de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.4.3. De in deze paragraaf bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de

§ 4. Par dérogation aux articles 13 et 14 du RGPD, le droit à l'information peut être totalement ou partiellement différé, limité ou exclu en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé au paragraphe 2 en vue de garantir les finalités énoncées à l'article 2.5.4.3. Les traitements visés au présent paragraphe sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes

gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

§ 5. In afwijking van artikel 15 AVG, kan het recht op toegang, waaronder het recht op een kopie, geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in paragraaf 2 met het oog op de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.4.3. De in deze paragraaf bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

§ 6. In afwijking van artikel 16 AVG, kan het recht op rectificatie geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in paragraaf 2 met het oog op de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.4.3. De in deze paragraaf bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

§ 7. In afwijking van artikel 18 AVG, kan het recht op beperking van de verwerking geheel of gedeeltelijk worden uitgesteld en beperkt voor wat betreft de verwerkingen van de persoonsgegevens bedoeld in paragraaf 2 met het oog op de doelstellingen zoals bepaald in artikel 2.5.4.3. De in deze paragraaf bedoelde verwerkingen zijn deze die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.

§ 8. De beperkingen van de rechten bedoeld in de paragrafen 4 tot en met 7 kunnen worden ingeroepen door de havenkapiteinsdienst. Deze beperkingen gelden gedurende de periode waarin de betrokkene het voorwerp uitmaakt van een controle of een onderzoek, met inbegrip

effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

§ 5. Par dérogation à l'article 15 du RGPD, le droit d'accès, y compris le droit d'un copie, peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé au paragraphe 2 en vue de garantir les finalités énoncées à l'article 2.5.4.3. Les traitements visés au présent paragraphe sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

§ 6. Par dérogation à l'article 16 du RGPD, le droit de rectification peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé au paragraphe 2 en vue de garantir les finalités énoncées à l'article 2.5.4.3. Les traitements visés au présent paragraphe sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

§ 7. Par dérogation à l'article 18 du RGPD, le droit à la limitation du traitement peut être totalement ou partiellement différé et limité en ce qui concerne le traitement des données à caractère personnel visé au paragraphe 2 en vue de garantir les finalités énoncées à l'article 2.5.4.3. Les traitements visés au présent paragraphe sont ceux qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative.

§ 8. Les limitations des droits visées aux paragraphes 4 à 7 peuvent être invoquées par la capitainerie du port. Ces limitations valent durant la période dans laquelle la personne concernée fait l'objet d'un contrôle ou d'une enquête, y compris les actes préparatoires à

van de voorbereidende handelingen, en gedurende de periode die nodig is voor de vervolging, voor zover de uitoefening van de rechten afbreuk zou doen aan de behoeften van de controle, het onderzoek of de voorbereidende handelingen. De duur van de voorbereidende handelingen mag niet meer bedragen dan één jaar vanaf de ontvangst van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG.

§ 9. Bij ontvangst van een verzoek overeenkomstig de artikelen 13, 14, 15, 16 of 18 van de AVG, bevestigt de verwerkingsverantwoordelijke de ontvangst hiervan.

De verwerkingsverantwoordelijke informeert de betrokkene schriftelijk, onverwijld, en in ieder geval binnen een termijn van één maand na de ontvangst van het verzoek over iedere weigering of beperking, alsook over de redenen voor deze weigering of beperking. De informatie over de weigering of beperking kan achterwege worden gelaten wanneer de verstrekking daarvan één van de doelstellingen bedoeld in artikel 2.5.4.3 zou ondermijnen. Afhankelijk van de complexiteit van de verzoeken en van het aantal verzoeken kan die termijn indien nodig met nog eens twee maanden worden verlengd. De verwerkingsverantwoordelijke stelt de betrokkene binnen één maand na ontvangst van het verzoek in kennis van deze verlenging en van de redenen van het uitstel.

De verwerkingsverantwoordelijke licht de betrokkene in over de mogelijkheid om klacht in te dienen bij de Gegevensbeschermingsautoriteit en om een beroep in rechte in te stellen.

De verwerkingsverantwoordelijke vermeldt de feitelijke of juridische redenen waarop zijn beslissing steunt. Deze inlichtingen worden ter beschikking gesteld van de Gegevensbeschermingsautoriteit.

Wanneer de verwerkingsverantwoordelijke gebruik heeft gemaakt één van de uitzonderingen bepaald in de paragrafen 4 tot en met 7, en met uitzondering van de situaties bedoeld in paragraaf 10, wordt de

ceux-ci, et durant la période nécessaire aux poursuites, dans la mesure où l'exercice des droits porterait atteinte aux besoins du contrôle, de l'enquête ou des actes préparatoires. La durée des actes préparatoires ne peut excéder un an à partir de la réception d'une demande conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP.

§ 9. Dès réception d'une demande conformément aux articles 13, 14, 15, 16 ou 18 du RGDP, le responsable du traitement en accuse réception.

Le responsable du traitement informe la personne concernée par écrit, sans tarder et en tout cas dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, de tout refus ou de toute limitation d'information, ainsi que des motifs du refus ou de la limitation. Ces informations concernant le refus ou la limitation peuvent ne pas être fournies lorsque leur communication risque de compromettre l'une des finalités visées à l'article 2.5.4.3. Au besoin, ce délai peut être prolongé de deux mois, compte tenu de la complexité et du nombre de demandes. Le responsable du traitement informe la personne concernée de cette prolongation et des motifs du report dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande.

Le responsable du traitement informe la personne concernée des possibilités d'introduire une réclamation auprès de l'Autorité de protection des données et de former un recours juridictionnel.

Le responsable du traitement consigne les motifs de fait ou de droit sur lesquels se fonde la décision. Ces informations sont mises à la disposition de l'Autorité de protection des données.

Lorsque le responsable du traitement a fait usage d'une des exceptions telles que déterminées aux paragraphes 4 à 7 et à l'exception des situations visées au paragraphe 10, la règle de l'exception est immédiatement

uitzonderingsregel onmiddellijk opgeheven na de afsluiting van de controle of van het onderzoek. De verwerkingsverantwoordelijke brengt de betrokkene hiervan onverwijld op de hoogte.

§ 10. Wanneer een dossier wordt overgemaakt aan de gerechtelijke overheid, worden de rechten van de betrokkene pas hersteld na machtiging door de gerechtelijke overheid of nadat de gerechtelijke fase is beëindigd en, in voorkomend geval, nadat de bevoegde dienst voor administratieve geldboeten een beslissing heeft genomen. Evenwel mogen inlichtingen die werden ingewonnen tijdens de uitoefening van plichten voorgeschreven door de rechterlijke overheid slechts worden meegedeeld mits uitdrukkelijke machtiging van deze laatste.

Art. 2.5.4.11. Strafbepalingen

Overtreding van de artikelen 2.5.4.1 tot 2.5.4.9 wordt gestraft met een geldboete van 100 euro tot 10.000 euro. Wordt gestraft met dezelfde geldboete, de persoon die de beschikking heeft over of gebruik maakt van een beeld of geluidsopname waarvan kennelijk kan vermoed worden dat dit beeld verkregen werd met schending van deze artikelen.

Afdeling 2 – Bijzonder strafregister

Art. 2.5.4.12. Wetboek van Strafvordering

Werkgevers die personen tewerkstellen in een haven, een havenfaciliteit, een terminal gelegen in het binnenland of een vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging of aan boord van Belgische schepen mogen bij de aanwerving van deze persoon het uittreksel bedoeld in artikel 596bis van het Wetboek van Strafvordering opvragen voor de effectieve indienstelling.

De werkgever moet de indienstelling weigeren indien de persoon een effectief havenverbod heeft opgelegd gekregen overeenkomstig artikel 4, § 3bis, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen

levée après la clôture du contrôle ou de l'enquête. Le responsable du traitement en informe la personne concernée sans délai.

§ 10. Lorsqu'un dossier est transmis à l'autorité judiciaire, les droits de la personne concernée ne sont rétablis qu'après autorisation de l'autorité judiciaire, ou après que la phase judiciaire soit terminée, et, le cas échéant, après que le service des amendes administratives compétent ait pris une décision. Toutefois, les renseignements recueillis à l'occasion de l'exécution de devoirs prescrits par l'autorité judiciaire ne peuvent être communiqués qu'avec l'autorisation expresse de celle-ci.

Art. 2.5.4.11. Dispositions pénales

Quiconque enfreint les articles 2.5.4.1 à 2.5.4.9 est puni d'une amende de 100 euros à 10.000 euros. Est puni d'une amende identique, la personne qui dispose d'une image ou d'un son dont on peut manifestement supposer qu'elle a été obtenue en violation de ces mêmes articles.

Section 2 - Casier judiciaire spécial

Art. 2.5.4.12. Code d'instruction criminelle

Les employeurs qui occupent des personnes dans un port, une installation portuaire, un terminal intérieur ou une unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime ou à bord de navires belges peuvent demander l'extrait visé à l'article 596bis du Code d'instruction criminelle lors du recrutement de cette personne avant son entrée en service effective.

L'employeur doit refuser l'entrée en service si la personne s'est vu infliger une interdiction portuaire effective conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes

gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48, § 4, van het Belgisch Scheepvaartwetboek, dat territoriaal van toepassing is op de plaats van tewerkstelling.”.

Art. 34. In de Franse tekst van artikel 4.1.1.1, § 1, van hetzelfde wetboek, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het vierde lid worden de woorden “une peine d’emprisonnement” vervangen door de woorden “un emprisonnement”;

2° in het vijfde lid worden de woorden “une peine d’emprisonnement” vervangen door de woorden “un emprisonnement”;

3° in het zesde lid worden de woorden “une peine d’emprisonnement” vervangen door de woorden “une réclusion”.

Art. 35. In artikel 4.1.2.48 van hetzelfde wetboek, vervangen door de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1 worden in de bepaling onder 2° de woorden “, de Scheepvaartpolitie” ingevoegd tussen de woorden “Cel Maritieme Beveiliging” en de woorden “en de inspectiediensten”;

2° in paragraaf 2 worden tussen de woorden “uit het Strafwetboek” en de woorden “die hierop is gesteld” de woorden “of de bijzondere strafwetten” ingevoegd;

3° het artikel wordt aangevuld met een paragraaf 7, luidende:

“§ 7. Personen die het verbod bedoeld in artikel 2.5.2.98 overtreden worden gestraft met een sanctie van niveau 4 en kunnen gestraft worden met het havenverbod overeenkomstig de modaliteiten van artikel 4, § 3bis van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen.

et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48, § 4 du Code belge de la Navigation, qui s'applique territorialement au lieu d'occupation. ».

Art. 34. Dans le texte français de l'article 4.1.1.1, § 1^{er} du même Code, les modifications suivantes sont apportées :

1° au quatrième alinéa, les mots « une peine d'emprisonnement » sont remplacés par les mots « un emprisonnement » ;

2° au cinquième alinéa, les mots « une peine d'emprisonnement » sont remplacés par les mots « un emprisonnement » ;

3° au sixième alinéa, les mots « une peine d'emprisonnement » sont remplacés par les mots « une réclusion ».

Art. 35. Dans l'article 4.1.2.48 du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, 2°, les mots « , à la Police de la navigation » sont insérés entre les mots « à la Cellule de la Sûreté maritime » et les mots « ou aux services d'inspection » ;

2° au paragraphe 2, les mots « ou les lois pénales spéciales » sont insérés entre les mots « le Code pénal » et les mots « ou d'une sanction de niveau 5 » ;

3° l'article est complété par un paragraphe 7 rédigé comme suit :

« § 7. Les personnes qui enfreignent l'interdiction visée à l'article 2.5.2.98 sont punies d'une sanction de niveau 4 et peuvent être punies de l'interdiction portuaire conformément aux modalités de l'article 4, § 3bis de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes.

Werkgevers die personen tewerkstellen in een beroep, functie of mandaat zoals bedoeld in artikel 2.5.2.97 zonder over een positief veiligheidsadvies te beschikken, worden gestraft met een sanctie van niveau 4.”.

Les employeurs qui occupent des personnes dans une profession, une fonction ou un mandat visé à l'article 2.5.2.97 sans disposer d'un avis de sécurité positif sont punis d'une sanction de niveau 4. ».

Art. 36. In artikel 2.7.7.15, eerste lid, van hetzelfde wetboek worden in de inleidende zin de woorden “de aangezochte onderzoeksrechter” vervangen door de woorden “het bevoegde openbaar ministerie of de betrokken politiediensten”.

Art. 36. Dans la phrase introductive de l'article 2.7.7.15, alinéa 1^{er}, du même Code, les mots « le juge d'instruction saisi » sont remplacés par les mots « le ministère public compétent ou les services de police concernés ».

Art. 37. In artikel 4.1.2.48, § 4, van hetzelfde wetboek, vervangen bij de wet van 13 oktober 2022, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

Art. 37. Dans l'article 4.1.2.48, § 4, du même Code, remplacé par la loi du 13 octobre 2022, les modifications suivantes sont apportées :

1° de woorden “binnen een of meer havens of havenfaciliteiten” worden vervangen door de woorden “binnen de Belgische havens of havenfaciliteiten”;

1° les mots « dans un ou plusieurs ports ou installations portuaires » sont remplacés par les mots « dans les ports belges ou les installations portuaires » ;

2° de paragraaf wordt aangevuld met een tweede lid luidende:

2° le paragraphe est complété par un alinéa 2 rédigé comme suit

“Elke overtreding van het verbod bedoeld in het eerste lid wordt gestraft met de straf bepaalt in artikel 4, § 5, van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen.”.

« Toute infraction à l'interdiction visée à l'alinéa 1^{er} est punie d'une sanction visée à l'article 4, § 5, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes. ».

Art. 38. In artikel 4.1.2.48/1, eerste lid, van hetzelfde wetboek, ingevoegd bij de wet van 13 oktober 2022 worden de woorden “of de havenfaciliteit” vervangen door de woorden “, de havenfaciliteit of de terminal gelegen in het binnenland”.

Art. 38. Dans l'article 4.1.2.48/1, alinéa 1^{er} du même Code, inséré par la loi du 13 octobre 2022, les mots « ou de l'installation portuaire » sont remplacés par les mots « , de l'installation portuaire ou du terminal intérieur ».

Art. 39. In de Franse tekst van artikel 4.1.2.48/2 van hetzelfde wetboek, ingevoegd bij de wet van 13 oktober 2022, worden de woorden “d'une peine d'emprisonnement” vervangen door de woorden “d'un emprisonnement”.

Art. 39. Dans le texte français de l'article 4.1.2.48/2 du même Code, inséré par la loi du 13 octobre 2022, les mots « d'une peine d'emprisonnement » sont remplacés par les mots « d'un emprisonnement ».

Art. 40. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 4.1.2.49/1 ingevoegd, luidende:

“Art. 4.1.2.49/1 Inbreuk op de ETS-verplichting voor scheepvaart

§ 1. Wanneer een scheepvaartmaatschappij gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden niet heeft voldaan aan de inleveringsverplichtingen en de naleving daarvan niet door andere handhavingsmaatregelen is gewaarborgd, kan de scheepvaartcontrole, nadat de scheepvaartmaatschappij in de gelegenheid is gesteld om haar opmerkingen in te dienen, een verwijderingsbevel afgeven, dat zal worden gemeld aan de Commissie, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), de overige lidstaten en de betrokken vlaggenstaat. Als gevolg van de uitvaardiging van dat verwijderingsbevel weigert elke lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, de schepen die onder de verantwoordelijkheid van de betrokken scheepvaartmaatschappij vallen, de toegang tot zijn havens totdat de scheepvaartmaatschappij voldoet aan haar inleveringsverplichtingen overeenkomstig artikel 12 van de ETS-richtlijn. Wanneer het schip onder de vlag van België vaart en een Belgische haven aandoet of er wordt aangetroffen, houdt de scheepvaartcontrole, na de betrokken scheepvaartmaatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, het schip vast totdat de scheepvaartmaatschappij haar inleveringsverplichtingen is nagekomen.

Wanneer een Belgisch schip van een scheepvaartmaatschappij als bedoeld in de eerste alinea wordt aangetroffen in een Belgische haven, kan de scheepvaartcontrole, na de betrokken scheepvaartmaatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, een bevel tot aanhouding door de vlaggenstaat uitvaardigen totdat de scheepvaartmaatschappij haar inleveringsverplichtingen is nagekomen. De lidstaat stelt de Commissie, het EMSA en de andere lidstaten hiervan in kennis. Naar aanleiding van het uitvaardigen van een dergelijk bevel tot aanhouding door de vlaggenstaat

Art. 40. Dans le même Code, il est inséré un article 4.1.2.49/1 rédigé comme suit :

« Art. 4.1.2.49/1 Infraction à l'obligation ETS pour le transport maritime

§ 1^{er}. Lorsqu'une compagnie maritime omet de se conformer à ses obligations en matière de restitution pendant au moins deux périodes de déclaration consécutives, et que d'autres mesures visant à en assurer le respect échouent, le Contrôle de la navigation peut, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, prononcer une décision d'expulsion, qui est notifiée à la Commission, à l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. À la suite d'une telle décision d'expulsion, tous les États membres, à l'exception de l'État membre du pavillon, refusent l'accès de leurs ports aux navires placés sous la responsabilité de la compagnie maritime concernée, jusqu'à ce que celle-ci se conforme à ses obligations de restitution conformément à l'article 12 de la Directive ETS. Lorsque le navire bat le pavillon de la Belgique et pénètre dans un port belge ou que la présence de ce navire est constatée dans l'un de ses ports, le Contrôle de la navigation, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, immobilise le navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations de restitution.

Lorsqu'il est constaté qu'un navire belge d'une compagnie maritime visée à l'alinéa 1^{er} se trouve dans un port belge, le Contrôle de la navigation peut, après avoir donné à la compagnie maritime concernée la possibilité de présenter ses observations, émettre un ordre d'immobilisation du navire jusqu'à ce que la compagnie maritime remplisse ses obligations de restitution. Il en informe la Commission, l'AESM et les autres États membres. À la suite de la délivrance d'un tel ordre d'immobilisation du navire, chaque État membre prend les mêmes mesures que celles requises à la suite d'une décision d'expulsion

neemt elke lidstaat dezelfde maatregelen als vereist na de uitvaardiging van een verwijderingsbevel overeenkomstig het eerste lid, tweede zin.

§ 2. Scheepvaartmaatschappijen die verplichtingen van artikel 2.5.3.13 of de uitvoeringsbesluiten niet nakomen kunnen gestraft worden met een sanctie van niveau 7.

In afwijking van artikel 4.1.1.1, kunnen de in dit artikel bedoelde inbreuken enkel worden bestraft met een administratieve geldboete.”.

Art. 41. Artikel 4.2.1.11 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt

“Art. 4.2.1.11. Borgsom bij aanhouding van het schip

Bij ernstige vermoedens van inbreuken als bedoeld in titel 1 kunnen de scheepvaartcontroleurs het schip aanhouden, tenzij als waarborg een geldsom wordt geconsigneerd bij de Deposito-en Consignatiekas, overeenkomstig de bepalingen van de wet van 11 juli 2018 op de Deposito-en Consignatiekas, waarbij alle gebeurlijke kosten ten laste blijven van de vermoedelijke dader.

De hoogte van de borgsom wordt door de Scheepvaartcontrole vastgesteld. Dit bedrag mag de maximale geldboete voor de inbreuken, verhoogd met de opdecimen, niet overschrijden.

Het ontvangstbewijs dat door de Deposito-en Consignatiekas wordt afgeleverd, geldt als rechtstitel tegenover de Deposito-en Consignatiekas en wordt onverwijld door de vermoedelijke dader als bewijs van betaling van de borgsom bezorgd aan de inspecteur die de overtreding vaststelde.

Het storten van de borgsom kan, zonder kosten voor de overheid, worden vervangen door een bankgarantie verleend door een in België gevestigde bank of een door de Scheepvaartcontrole ontvankelijk verklaarde garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club".

prise conformément à l’alinéa 1^{er}, deuxième phrase.

§ 2. Les compagnies maritimes qui ne respectent pas les obligations de l'article 2.5.3.13 ou des arrêtés d'exécution peuvent être punies d'une sanction de niveau 7.

Par dérogation à l'article 4.1.1.1, les infractions visées au présent article peuvent uniquement être punies d'une amende administrative. ».

Art. 41. L'article 4.2.1.11 du même Code est remplacé comme suit :

« Art. 4.2.1.11. Cautionnement lors de l'immobilisation du navire

En cas de présomption sérieuse d'infractions telles que visées au titre I, les contrôleurs de la navigation peuvent immobiliser le navire, sauf si une somme d'argent est consignée à titre de garantie auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, conformément aux dispositions de la loi du 11 juillet 2018 sur la Caisse des Dépôts et Consignations, tous les frais éventuels restant à charge de l'auteur présumé.

Le montant du cautionnement est fixé par le Contrôle de la navigation. Ce montant ne peut pas excéder l'amende maximale pour les infractions, majorée des décimes additionnels.

Le récépissé délivré par la Caisse des Dépôts et Consignations forme titre envers la Caisse des Dépôts et Consignations et est communiqué sans délai par l'auteur présumé à l'inspecteur ayant constaté l'infraction à titre de preuve du cautionnement.

Le versement du cautionnement peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique ou par une garantie signée par un « Protection and Indemnity Club » et déclarée recevable par le Contrôle de la navigation.

De geldboete die is opgelegd door een definitieve beslissing ingevolge administratieve vervolging, een rechterlijke beslissing met kracht van gewijsde of door een minnelijke schikking wordt, naar gelang van het geval, verhaald op de borgsom.”.

Art. 42. Boek 4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met titel 7 dat de artikelen 4.7.1.1 tot en met 4.7.2.5 omvat, luidende:

“Titel 7 – Gegevensbescherming en gegevensuitwisseling

Hoofdstuk 1 – DG Scheepvaart

Afdeling 1 - Handhaving

Art. 4.7.1.1. Toepassing

Deze afdeling is van toepassing op de gegevensbescherming en de gegevensuitwisseling met betrekking tot de handhaving van dit wetboek, de scheepvaartwetten zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten en de uitvoeringsbesluiten.

Art. 4.7.1.2. Doel

De gegevens bedoeld in artikel 4.7.1.4 mogen verwerkt worden voor de volgende doeleinden:

1° het voorkomen, vaststellen, opsporen, administratief of strafrechtelijke vervolgen en bestraffen van inbreuken op dit wetboek, de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart of de scheepvaartwetten, zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, en de uitvoeringsbesluiten;

2° het bijhouden van de veroordelingen tot administratieve geldboetes door de door de Koning aangewezen bevoegde autoriteit overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van

L'amende imposée par une décision définitive consécutive à des poursuites administratives, une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou une transaction, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement. ».

Art. 42. Le livre 4 du même Code est complété par un titre 7 comprenant les articles 4.7.1.1 à 4.7.2.5, rédigé comme suit :

« Titre 7 - Protection des données et échange de données

Chapitre 1^{er} – DG Navigation

Section 1^{re} – Mise en application

Art. 4.7.1.1. Application

La présente section s'applique à la protection des données et à l'échange de données dans le cadre du contrôle du respect du présent code, des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation et des arrêtés d'exécution.

Art. 4.7.1.2. But

Les données visées à l'article 4.7.1.4 peuvent être traitées pour les finalités suivantes :

1° prévenir, constater, détecter, poursuivre administrativement ou pénalement et sanctionner les infractions au présent Code, aux traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ou aux lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, et aux arrêtés d'exécution ;

2° tenir à jour les condamnations à des amendes administratives par l'autorité compétente désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;

toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

3° het maken van statistieken om de trends, bedreigingen en evoluties bij de inbreuken op dit wetboek, de scheepvaartwetten zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten en de uitvoeringsbesluiten op te maken.

Art. 4.7.1.3. Betrokken natuurlijke personen

De gegevens van de volgende personen mogen verwerkt worden:

1° iedereen die een vermeende inbreuk maakt op dit wetboek, de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart of de scheepvaartwetten, zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, en de uitvoeringsbesluiten;

2° de leden van de autoriteiten belast met de handhaving van dit wetboek, de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart of de scheepvaartwetten, zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, en de uitvoeringsbesluiten.

Art. 4.7.1.4. Te verwerken gegevens

§ 1. Van de personen bedoeld in artikel 4.7.1.3, 1°, mogen de volgende gegevens verwerkt worden:

1° naam en voornamen;

2° het rijksregisternummer of het bis-identificatienummer toegekend door de Kruispuntbank voor de Sociale Zekerheid;

3° geboortedatum en adres voor niet-Belgen;

3° établir des statistiques pour dégager les tendances, menaces et évolutions concernant les infractions au présent code, aux lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation et aux arrêtés d'exécution.

Art. 4.7.1.3. Personnes physiques concernées

Les données des personnes suivantes peuvent être traitées :

1° toute personne commettant une infraction présumée au présent Code, aux traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ou aux lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, et aux arrêtés d'exécution ;

2° les membres des autorités chargées de contrôler le respect du présent Code, des traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ou des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, et des arrêtés d'exécution.

Art. 4.7.1.4. Données à traiter

§ 1^{er}. Les données suivantes concernant les personnes visées à l'article 4.7.1.3, 1° peuvent être traitées :

1° nom et prénoms ;

2° le numéro de registre national ou son numéro d'identification bis attribué par la Banque Carrefour de la Sécurité Sociale ;

3° date de naissance et adresse pour les non-Belges ;

4° e-mailadres;	4° adresse e-mail ;
5° eventuele foto's of bewegende beelden waarop de betrokkene herkenbaar is;	5° photos ou images en mouvement éventuelles sur lesquelles la personne concernée est reconnaissable ;
6° omschrijving van de uiterlijke kenmerken van de betrokkene op het ogenblik van de vermeende inbreuk;	6° description des caractéristiques externes de la personne concernée au moment de l'infraction présumée ;
7° resultaten van alcohol en drugstesten;	7° résultats des tests d'alcoolémie et de détection des drogues ;
8° eerdere veroordelingen door de door de Koning aangewezen bevoegde autoriteit overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.	8° condamnations antérieures par l'autorité compétente désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.
§ 2. Van de leden van de autoriteiten belast met de handhaving van dit wetboek, de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart of de scheepvaartwetten, zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, en al hun uitvoeringsbesluiten mogen de volgende gegevens worden verwerkt:	§ 2. Les données suivantes concernant les membres des autorités chargées de contrôler le respect du présent Code, des traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ou des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, et de tous les arrêtés d'exécution peuvent être traitées :
1° naam en voornamen;	1° nom et prénoms ;
2° identificatienummer gegeven door de overheidsdienst waarvoor de inspecteur werkt;	2° numéro d'identification attribué par le service public pour lequel l'inspecteur travaille ;
3° e-mailadres.	3° adresse e-mail.
§ 3. Voor de toepassing van dit artikel worden de verwerkers gemachtigd om het rijksregister te gebruiken met toepassing van artikel 5 van de wet van 8 augustus 1983 tot regeling van een Rijksregister van de natuurlijke personen.	§ 3. Pour l'application du présent article, les sous-traitants sont autorisés à utiliser le registre national avec l'application de l'article 5 de la loi du 8 août 1983 organisant un registre national des personnes physiques.
Art. 4.7.1.5. Toegang	Art. 4.7.1.5. Accès
De volgende diensten kunnen toegang hebben tot de gegevens bedoeld in artikel 4.1.7.4:	Les services suivants peuvent avoir accès aux données visées à l'article 4.1.7.4 :
1° de door de Koning aangewezen bevoegde autoriteit overeenkomstig de wet van 25	1° l'autorité compétente désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016

december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;	instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;
2° het openbaar ministerie;	2° le ministère public ;
3° de onderzoeksrechters;	3° les juges d'instruction ;
4° leden van de autoriteiten belast met de handhaving van dit wetboek, de internationale en Unierechtelijke verdragen en akten betreffende de scheepvaart of de scheepvaartwetten, zoals bedoeld in artikel 2 van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten, en de uitvoeringsbesluiten;	4° les membres des autorités chargées de contrôler le respect du présent Code, des traités et actes internationaux et de l'Union relatifs à la navigation ou des lois sur la navigation visées à l'article 2 de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation, et des arrêtés d'exécution ;
5° de Federale Overheidsdienst Justitie in het kader van de uitvoering van het Crossborder programma.	5° le Service public fédéral Justice dans la cadre de l'exécution du programme Crossborder.

Art. 4.7.1.6. Bewaartermijn

De gegevens bedoeld in artikel 4.1.7.4 worden bewaard tot:

1° maximaal het overlijden van de persoon indien er een effectieve inbreuk werd vastgesteld door de door de Koning aangewezen bevoegde autoriteit overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

2° één jaar nadat de persoon werd vrijgesproken door de door de Koning aangewezen bevoegde autoriteit overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

3° één jaar nadat de vermeende inbreuk werd geseponeerd door de door de Koning aangewezen bevoegde autoriteit overeenkomstig de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten;

Art. 4.7.1.6. Durée de conservation

Les données visées à l'article 4.1.7.4 sont conservées :

1° au plus tard jusqu'au décès de la personne si une infraction réelle a été constatée par l'autorité compétente désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;

2° jusqu'à un an après que la personne a été acquittée par l'autorité compétente désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;

3° jusqu'à un an après que l'infraction présumée a été classée sans suite par l'autorité compétente désignée par le Roi conformément à la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation ;

4° één jaar nadat het openbaar ministerie beslist heeft om de zaak zelf te behandelen of de zaak om constitutionele elementen te seponeren.

4° jusqu'à un an après que le ministère public a décidé de traiter lui-même l'affaire ou de la classer sans suite pour des raisons constitutionnelles.

Art. 4.7.1.7. Verwerkingsverantwoordelijke

Het Directoraat-generaal Scheepvaart is de verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking bedoeld in deze afdeling.

Art. 4.7.1.7. Responsable du traitement

La Direction générale Navigation est le responsable du traitement visé dans la présente section.

Afdeling 2 - Meldplatform

Section 2 – Plateforme de signalement

Art. 4.7.1.8. Toepassing

Deze afdeling is van toepassing op de gegevensbescherming en de gegevensuitwisseling met betrekking tot het meldplatform bedoeld in artikel 2.5.2.102.

Art. 4.7.1.8. Application

La présente section s'applique à la protection des données et à l'échange de données dans le cadre de la plateforme de signalement visée à l'article 2.5.2.102.

Art. 4.7.1.9. Doel

De gegevens bedoeld in artikel 4.7.1.11 mogen verwerkt worden voor de volgende doeleinden:

Art. 4.7.1.9. But

Les données visées à l'article 4.7.1.11 peuvent être traitées pour les finalités suivantes :

1° het voorkomen van ongeoorloofde acties;

1° prévenir les actions illicites ;

2° het verhogen van de beveiliging in de havens, havenfaciliteiten, terminals gelegen in het binnenland of vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging;

2° accroître la sûreté dans les ports, les installations portuaires, les terminaux intérieurs ou les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime ;

3° het opsporen van inbreuken op de maritieme beveiliging, de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen en de Schengengrenscodex.

3° détecter les infractions à la sûreté maritime, à la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes et au Code frontières Schengen.

Art. 4.7.1.10. Betrokken natuurlijke personen

De gegevens van de melders die niet anoniem wensen te blijven kunnen worden verwerkt.

Art. 4.7.1.10. Personnes physiques concernées

Les données des auteurs de signalement qui ne souhaitent pas rester anonymes peuvent être traitées.

Art. 4.7.1.11. Te verwerken gegevens

De volgende gegevens kunnen worden verwerkt:

Art. 4.7.11. Données à traiter

Les données suivantes peuvent être traitées :

1° naam en voornaam;	1° nom et prénom ;
2° telefoonnummer;	2° numéro de téléphone ;
3° e-mailadres;	3° adresse e-mail ;
4° locatie op moment van de melding;	4° la localisation au moment du signalement ;
5° eventuele foto's of bewegende beelden waarop de melder herkenbaar is.	5° photos ou des images en mouvement éventuelles sur lesquelles l'auteur du signalement est reconnaissable.

Art. 4.7.1.12. Toegang

De Cel Maritieme Beveiliging, de politiediensten, de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen, het openbaar Ministerie en de onderzoeksrechters hebben toegang tot de gegevens bedoeld in artikel 4.7.1.10.

Art. 4.7.1.12. Accès

La Cellule de la Sûreté maritime, les services de police, l'Administration générale des Douanes et Accises, le ministère public et les juges d'instruction ont accès aux données visées à l'article 4.7.1.10.

Art. 4.7.1.13. Bewaringstermijn

De gegevens bedoeld in artikel 4.7.1.10 kunnen maximaal tot 1 jaar na de melding worden bewaard.

Art. 4.7.1.13. Durée de conservation

Les données visées à l'article 4.7.1.10 peuvent être conservées jusqu'à maximum un an après le signalement.

Art. 4.7.1.14. Verwerkingsverantwoordelijke

De Cel Maritieme Beveiliging is verwerkingsverantwoordelijke voor de verwerking bedoeld in deze afdeling.

Art. 4.7.1.14. Responsable du traitement

La Cellule de la Sûreté maritime est le responsable du traitement visé dans la présente section.

Hoofdstuk 2 – Het MIK+

Chapitre 2 - Le MIK+

“Art. 4.7.2.1. Gegevensuitwisseling binnen MIK+

De partijen binnen het MIK+ mogen gegevens met elkaar uitwisselen, met inbegrip van alle persoonsgegevens, op voorwaarde dat het gebruik bij de ontvangende partner een van de bedoeld is voor één van de doelstellingen bedoeld in artikel 4.7.2.2.

« Art. 4.7.2.1. Échange de données au sein du MIK+

Les parties au sein du MIK+ peuvent s'échanger des données, y compris toutes les données à caractère personnel, à condition que l'utilisation par le partenaire destinataire réponde à l'une des finalités visées à l'article 4.7.2.2.

De bepalingen van dit hoofdstuk hebben voorrang op bijzondere wetgevingen.

Les dispositions du présent chapitre prévalent sur les législations spéciales.

Data kan enkel worden uitgewisseld met uitdrukkelijk akkoord van de verwerkingsverantwoordelijke van de brondata.

Les données ne peuvent être échangées qu'après accord exprès du responsable du traitement des données sources.

De ontvanger van de data mag deze niet doorgeleiden naar externe partners zonder het uitdrukkelijke akkoord van de verwerkingsverantwoordelijke van de brondata.	Le destinataire des données ne peut les transmettre à des partenaires extérieurs sans l'accord exprès du responsable du traitement des données sources.
--	---

Art. 4.7.2.2. Doeleinden

Art. 4.7.2.2. Finalités

De gegevens bedoeld in artikel 4.7.2.1 mogen worden uitgewisseld voor de volgende doeleinden:

Les données visées à l'article 4.7.2.1 peuvent être effacées pour les finalités suivantes :

1° het voorkomen, opsporen, vaststellen, vervolgen of bestraffen van misdrijven tegen personen of goederen;

1° prévenir, détecter, constater, poursuivre ou punir les délits contre des personnes ou des marchandises ;

2° het garanderen van de maritieme beveiliging;

2° garantir la sûreté maritime ;

3° het garanderen van de beveiliging van de personen die werkzaam zijn in de maritieme sector;

3° garantir la sûreté des personnes travaillant dans le secteur maritime ;

4° het verdedigen van de openbare orde en de nationale veiligheid;

4° défendre l'ordre public et la sécurité nationale ;

5° het beschermen van het imago van België;

5° protéger l'image de la Belgique ;

6° het garanderen van de beveiliging van de haven, bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen;

6° garantir la sûreté du port, des ouvrages de construction et de génie civil, des câbles et des pipelines ;

7° het garanderen van de scheepvaartveiligheid;

7° garantir la sécurité de la navigation ;

8° het interveniëren bij noodgevallen;

8° intervenir dans les cas d'urgence ;

9° het monitoren van de van het verkeer in de Belgische maritieme zones en havens;

9° suivre le trafic dans les zones maritimes et les ports belges ;

10° het beschermen van het mariene milieu, met inbegrip van het voorkomen van verontreiniging door emissies;

10° protéger le milieu marin, y compris la prévention de la pollution due aux émissions ;

11° het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek en de opleiding van personen met specifieke taken;

11° mener des recherches scientifiques et former des personnes à des tâches spécifiques ;

12° het behoud van de biodiversiteit en de levende rijkdommen.

12° conserver la biodiversité et les ressources vivantes.

Art. 4.7.2.3. Bewaartermijn en verwerkingsverantwoordelijke

Art. 4.7.2.3. Durée de conservation et responsable du traitement

De uitgewisselde data mag niet langer worden bijgehouden dan de termijn van bewaring die geldt voor de broninformatie. De partner die de data ontvangt is verwerkingsverantwoordelijke voor de ontvangen data.

Art. 4.7.2.4. Overeenkomst

De partners binnen het MIK+ sluiten een overeenkomst met betrekking tot de praktische afhandeling van dit hoofdstuk.”.

Art. 4.7.2.5. MRCC

De gegevens bedoeld in artikel 4.7.2.1 kunnen worden uitgewisseld met het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van het Vlaamse Gewest, onder de voorwaarde dat dit noodzakelijk is voor het bereiken van de doelstellingen bedoeld in artikel 4.7.2.2.

De informatie kan enkel worden uitgewisseld na het sluiten van een overeenkomst met betrekking tot de praktische afhandeling, en onder de voorwaarde dat de gegevens niet verder worden doorgeleid zonder akkoord van de eigenaar van de brondata en de bewaring de maximale termijn zoals vastgesteld voor de brondata niet overschrijdt.”.

Art. 43. In artikel 7, § 3, van de wet van 23 april 2021 tot implementatie van het UNESCO-verdrag van 2 november 2001 ter bescherming van het cultureel erfgoed onder water en de bescherming van waardevolle wrakken worden de woorden “in artikel 5bis, § 3, van de wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België” vervangen door de woorden “in artikel 24, § 3, van de wet van 11 december 2022 ter bescherming van het marien milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden”.

Art. 44. Artikel 3 van de wet van 11 december 2022 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden wordt aangevuld met een lid 43°, luidende:

Les données échangées ne peuvent être conservées plus longtemps que la durée de conservation applicable aux informations sources. Le partenaire qui reçoit les données est le responsable du traitement des données reçues.

Art. 4.7.2.4. Accord

Les partenaires au sein du MIK+ concluent un accord sur les modalités pratiques du présent chapitre. ».

Art. 4.7.2.5. MRCC

Les données visées à l'article 4.7.2.1 peuvent être échangées avec le Centre de coordination et de sauvetage maritime (MRCC) de la Région flamande, à condition que cela soit nécessaire pour les finalités visées à l'article 4.7.2.2.

Les informations ne peuvent être échangées qu'après la conclusion d'un accord sur les modalités pratiques et à condition que les données ne soient pas transmises ultérieurement sans l'accord du propriétaire des données sources et que leur durée de conservation ne dépasse pas la période maximale fixée pour les données sources. ».

Art. 43. Dans l'article 7, § 3, de la loi du 23 avril 2021 relative à la mise en œuvre de la Convention de l'UNESCO du 2 novembre 2001 sur la protection du patrimoine culturel subaquatique et la protection d'épaves de valeur les mots « à l'article 5bis, § 3, de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins sous juridiction de la Belgique » sont remplacés par les mots « à l'article 24, § 3, de la loi du 11 décembre 2022 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins belges ».

Art. 44. L'article 3, de la loi du 11 décembre 2022 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins belges est complété par l'alinéa 43° rédigé comme suit :

“43° zwaar ongeval: met betrekking tot een installatie of verbonden infrastructuur:

a) een incident met daarbij een explosie, brand of verlies van controle over de boorput; of lekkage van olie, gas of gevaarlijke stoffen, waarbij sprake is van of een aanzienlijke kans bestaat op slachtoffers of ernstig lichamelijk letsel;

b) een incident dat tot ernstige schade aan de installatie of de verbonden infrastructuur leidt, waarbij sprake is van of een aanzienlijke kans bestaat op slachtoffers of ernstig lichamelijk letsel;

c) elk ander incident leidend tot de dood of ernstige verwonding van vijf of meer personen die aanwezig zijn op de offshore-installatie waar het gevaar zijn oorsprong vindt of die betrokken zijn bij een offshore olie- of gasactiviteit in verband met de installatie of de verbonden infrastructuur, of

d) ieder zwaar milieu-incident dat voortvloeit uit de incidenten als bedoeld onder a), b) en c).

Met het oog op het vaststellen of een incident een groot ongeval vormt als bedoeld onder a), b) of d), wordt een installatie die normaliter onbemand is, beschouwd als een bemande installatie.”.

Art. 45. Artikel 31 van dezelfde wet wordt aangevuld met een paragraaf 4, luidende:

“§ 4. In België geregistreerde bedrijven die zelf, of via een dochteronderneming, offshore olie- en gasactiviteiten verrichten buiten de Europese Unie, als vergunningshouder of exploitant, brengen op verzoek van de dienst Marien Milieu of de BMM verslag uit over de omstandigheden van elk zwaar ongeval waarbij zij betrokken waren. De dienst Marien Milieu of de BMM specificeert in het verzoek de gegevens die gevraagd worden.”.

« 43° accident majeur dans le cadre d’une installation ou d’infrastructures connectées:

a) un incident impliquant une explosion, un incendie, la perte de contrôle d’un puits, ou une fuite de pétrole ou de gaz ou le rejet de substances dangereuses causant ou risquant très probablement de causer des décès ou des dommages corporels graves;

b) un incident entraînant des dommages graves pour l’installation ou les infrastructures connectées, causant ou risquant très probablement de causer des décès ou des dommages corporels graves;

c) tout autre incident entraînant le décès de cinq personnes ou plus ou causant des blessures graves à cinq personnes ou plus, qui sont présentes sur l’installation en mer où se situe la source du danger ou qui participent à une opération pétrolière ou gazière en mer en rapport avec l’installation ou les infrastructures connectées; ou

d) tout incident environnemental majeur résultant d’incidents visés aux points a), b) et c).

Aux fins de déterminer si un incident constitue un accident majeur au sens des points a), b) ou d), une installation qui est, en règle générale, laissée sans surveillance est réputée faire l’objet d’une surveillance.».

Art. 45. L’article 31 de la même loi est complété par le paragraphe 4 rédigé comme suit:

« § 4. Les entreprises enregistrées en Belgique et qui mènent elles-mêmes ou par l’intermédiaire de filiales des opérations pétrolières et gazières en mer hors de l’Union, en tant que titulaires d’une autorisation ou en tant qu’exploitants, font rapport, si elles y sont invitées par le service Milieu Marin ou l’UGMM, sur les circonstances de tout accident majeur dans lequel elles ont été impliquées.».

Art. 46. In artikel 44 van dezelfde wet worden de woorden “door artikel 31, § 1 en § 2, 1° tot en met 3°” vervangen door de woorden “door artikel 31, § 1, § 2, 1° tot en met 3°, en § 4”.

Art. 46. Dans l'article 44 de la même loi, les mots « par l'article 31, § 1^{er} et § 2, 1° à 3° » sont remplacés par les mots « par l'article 31, § 1^{er}, § 2, 1° à 3° et § 4 ».

Art. 47. De LCMB's moeten uiterlijk 1 jaar na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit ter uitvoering van artikel 2.5.4.46/6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek een beveiligingsbeoordeling opmaken voor de terminals gelegen langs de binnenwateren.

Art. 47. Les CLSM doivent établir une évaluation de la sûreté des terminaux intérieurs au plus tard un an après l'entrée en vigueur de l'arrêté royal pris en exécution de l'article 2.5.4.46/6 du Code belge de la Navigation.

Art. 48. De camera's die vallen onder het toepassingsgebied van artikel 2.5.4.1 moeten uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van deze wet in overeenstemming met de bepalingen van deze wet worden gebracht. Tot die tijd blijft de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's van toepassing op deze camera's.

Art. 48. Les caméras entrant dans le champ d'application de l'article 2.5.4.1 doivent être mises en conformité avec les dispositions de la présente loi au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente loi. Dans l'intervalle, la loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance continue à s'appliquer à ces caméras.

Art. 49. Voor alle personen die een functie, mandaat of beroep uitoefenen voor 1 januari 2025 waarvoor de NAMB overeenkomstig artikel 2.5.2.97 van het Belgisch Scheepvaartwetboek een veiligheidsverificatie vereist, wordt in afwijking van artikel 2.5.2.98 van het Belgisch Scheepvaartwetboek het ontbreken van veiligheidsadvies overeenkomstig art. 22 quinquies/1, §3 van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, gelijkgesteld met een positief advies. Deze maatregel geldt ook voor alle adviezen die niet uitdrukkelijk negatief zijn en die ingevoerd worden na de inwerkingtreding van deze wet.

Art. 49. Pour toutes les personnes exerçant une fonction, un mandat ou une profession avant le 1^{er} janvier 2025 et pour lesquelles l'ANSM exige une vérification de sécurité conformément à l'article 2.5.2.97 du Code belge de la Navigation, l'abstention d'un avis conformément à l'article 22 quinquies/1, § 3, de la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité, est assimilé à un avis positif en dérogation à l'article 2.5.2.98 du Code belge de la Navigation. Cette mesure s'applique également à tous les avis qui ne sont pas explicitement négatifs et qui sont introduits après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Functies, beroepen en mandaten die onder het koninklijk besluit van 5 juli 2004 betreffende de erkenning van havenarbeiders in de havengebieden die onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid vallen, kunnen niet eerder worden aangeduid overeenkomstig artikel 2.5.2.97 van het Belgisch Scheepvaartwetboek dan op een datum te bepalen door de Koning die evenwel niet meer dan drie maanden na de inwerkingtreding van deze wet kan bedragen.

Les fonctions, professions et mandats visés par l'arrêté royal du 5 juillet 2004 relatif à la reconnaissance des ouvriers portuaires dans les zones portuaires tombant dans le champ d'application de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire ne peuvent être désignés conformément à l'article 2.5.2.97 du Code belge de la navigation qu'à partir d'une date à déterminer par le Roi, qui ne peut toutefois être postérieure de plus de trois mois à l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 50. Deze wet treedt in werking op 1 februari 2024.

.....

Art. 50. La présente loi entre en vigueur le 1^{er} février 2024.

....., le

Van Koningswege

Par la Roi

De Minister van Mobiliteit

Le Ministre de la Mobilité

Georges GILKINET

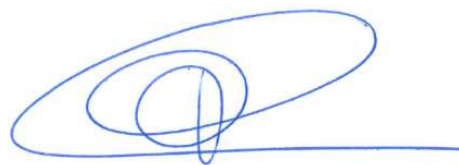
De Minister van Financiën

Le Ministre des Finances

Vincent VAN PETEGHEM

De Minister van Justitie en Noordzee

Le Ministre de la Justice et de la Mer du Nord



Paul VAN TIGCHELT

De Minister van Defensie

La Ministre de la Défense

Ludivine DEDONDER

De Minister van Binnenlandse Zaken

La Ministre de l'Intérieur

Annelies VERLINDEN

De Staatssecretaris voor Asiel en Migratie

La Secrétaire d'Etat à l'Asile et la Migration

Nicole DE MOOR

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et Messieurs,

1. Introduction

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

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

Le transport maritime a toujours été, par excellence, le secteur favorisant la croissance économique et le progrès. Les exemples sont légion, comme les routes partant de nos contrées vers l'Asie du Sud-Est, permettant ainsi à des villes comme Bruges et Anvers de devenir ce qu'elles sont aujourd'hui.

Toutefois, les caractéristiques propres du transport maritime le rendent également très vulnérable à toutes sortes de menaces. L'importation et l'exportation de marchandises ont été en proie à toutes sortes de phénomènes de petite et grande criminalité tels que la contrebande, le vol et même, déjà à l'époque romaine, la traite des êtres humains. Les navires se retrouvent également dans un environnement non protégé pendant leur voyage : non seulement ils sont soumis aux lois de la nature, mais ils sont aussi la cible des pirates qui convoitent à la fois la cargaison et le navire lui-même.

Par ailleurs, depuis les années 1980, les navires sont également devenus la cible d'actes terroristes. Ainsi, le 7 octobre 1985, le navire de croisière italien *Achille Lauro* a été détourné par un commando palestinien avec 450 personnes prises en otages. Ce commando exigeait la libération de 50 prisonniers palestiniens d'une prison israélienne. Après deux jours de négociations, les preneurs d'otages ont quitté l'*Achille*

MEMORIE VAN TOELICHTING

Dames en Heren,

1. Inleiding

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

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

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

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

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

Lauro et libéré leurs otages. Un passager a perdu la vie lors de cette prise d'otages.

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

La convention SUA et ses protocoles visent seulement à rendre punissables les actes illicites, mais ne contiennent pas de mesures de protection des navires. La Convention ne contient pas non plus de dispositions concernant les infrastructures.

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

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

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

Achille Lauro en lieten ze hun gijzelaars vrij. Tijdens deze gijzelingsactie liet 1 passagier het leven.

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

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

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

Op 6 oktober 2002 werd de onder Franse vlag varende olietanker *Limburg* door een zelfmoordcommando aangevallen op zijn route tussen Saudi Arabië en Maleisië waarbij opnieuw een bootje geladen met explosieven tot ontploffing werd gebracht. 1 bemanningslid kwam om het leven en 12 anderen raakten gewond. Meer dan 14.000 kubieke meter olie, het equivalent van 90.000 vaten olie kwam in de zee terecht en veroorzaakte zware milieuverontreiniging.

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

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

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

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

L'élément le plus important est toutefois que l'article 3.5 du règlement ISPS rend également obligatoires au sein de l'Union européenne 33 dispositions de la partie B du code ISPS, car elles sont nécessaires pour assurer

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

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

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

Het belangrijkste is dat in artikel 3.5 van de ISPS-Verordening 33 bepalingen uit Deel B van de ISPS-Code ook van dwingend recht worden gemaakt binnen de Europese Unie omdat deze noodzakelijk zijn om

une sûreté minimale. Il s'agit, par exemple, de dispositions relatives à la révision des plans de sûreté, à l'imposition d'exercices trimestriels obligatoires, à la reconnaissance des organismes de sûreté, etc.

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

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

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

Les problèmes ont aussi été constatés sur le terrain. En effet, lors d'inspections, on a constaté dans presque tous les cas la présence de personnes n'ayant pas été correctement enregistrées. Il ne s'agit pas nécessairement de personnes qui entrent dans une installation portuaire avec de mauvaises intentions, mais simplement de personnes qui passent inaperçues en occupant le siège passager dans un camion ou qui pénètrent dans les installations portuaires via le

un minimale beveiliging te kunnen garanderen. Het betreft bijvoorbeeld bepalingen over de herziening van de beveiligingsplannen, het opleggen van verplichte kwartaal oefeningen, erkenningen van beveiligingsondernemingen,....

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

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

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

Ook op het terrein werden de nodige problemen vastgesteld. Bij inspecties worden immers in bijna alle gevallen personen vastgesteld die niet correct zijn geregistreerd. Dit zijn niet noodzakelijk personen die met slechte bedoelingen een havenfaciliteit betreden, maar die als bijrijder in een vrachtwagen niet worden opgemerkt, die via *tailgating* (een eerste wagen rijdt door de poort, waarna de tweede zeer snel volgt alvorens de fysieke barrière terug op zijn plaats komt)

tailgating (un premier véhicule franchit la barrière, après quoi le second le suit très rapidement avant que la barrière physique ne se referme.) Parfois encore, l'installation portuaire ne prévoit pas de contrôle de l'enregistrement ou il n'y a tout simplement pas d'enregistrement. Il a également été constaté que la clôture physique de l'installation portuaire était insuffisante, ce qui rend l'accès à l'installation portuaire très facile pour une personne non autorisée.

Grâce aux résultats de cette enquête, le Code belge de la Navigation a été totalement remanié pour tenir compte des aspects liés à la sûreté maritime via la loi du 13 octobre 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime. Les principales nouveautés apportées par cette loi concernaient :

- une meilleure mise en œuvre et transposition du Règlement ISPS et de la Directive sur la sûreté portuaire ;
- l'élargissement de la définition d'action illicite pour lutter contre la criminalité organisée ;
- l'inclusion, dans l'évaluation de la sûreté, des risques d'ingérence de puissances étrangères dans le cadre d'une coopération publique ou privée ;
- la définition de normes en matière de sûreté ;
- la sûreté de la partie belge de la mer du Nord ;
- la création d'une nouvelle plateforme électronique ;
- la réglementation relative aux caméras en mer ;
- l'utilisation de données biométriques pour le contrôle d'accès et l'exécution de certaines opérations critiques dans une installation portuaire ;
- l'introduction de la transaction administrative pour les infractions aux lois sur la navigation et au Code belge de la Navigation.

de havenfaciliteiten betreden of de havenfaciliteit voorziet geen controle op de registratie waardoor er soms zelfs niet wordt geregistreerd. Vastgesteld werd ook dat de fysieke afspanning van de havenfaciliteit niet voldoende is waardoor een onbevoegde heel makkelijk toegang kan krijgen tot de havenfaciliteit.

Met de resultaten van deze bevraging werd een volledige aanpassing aan de maritieme beveiliging doorgevoerd via de wet van 13 oktober 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging. De voornaamste nieuwigheden in deze wet betroffen:

- de betere implementatie en omzetting van de ISPS-Verordening en de havenbeveiligingsrichtlijn;
- de uitbreiding van de definitie van ongeoorloofde actie om de strijd met de georganiseerde criminaliteit aan te gaan;
- het opnemen in de beveiligingsbeoordeling van de risico's op inmenging door vreemde mogendheden in het kader van publieke of private samenwerking;
- het bepalen van standaarden inzake beveiliging;
de beveiliging van het Belgisch deel van de Noordzee;
- het oprichten van een nieuw elektronisch platform;
de reglementering van camera's op zee;
- het gebruik van biometrische gegevens met het oog op de toegangscontrole en het uitvoeren van bepaalde cruciale handelingen op een havenfaciliteit;
- het invoeren van de administratieve minnelijk schikking voor inbreuken op de scheepvaartwetten en het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Malheureusement, la violence liée au trafic de stupéfiants n'a pas diminué. Elle a même atteint son paroxysme avec la mort d'une fillette de 11 ans. Avec ce nouveau projet de loi, nous voulons faire un pas de plus dans la lutte contre la criminalité liée au trafic de stupéfiants (voir le point 3).

2. Structure de la sûreté maritime en Belgique

L'Autorité nationale de sûreté maritime, ci-après abrégée ANSM, contrôle la politique nationale menée en matière de sûreté maritime. Ce premier pilier de la lutte contre le terrorisme, l'espionnage, le sabotage et la criminalité organisée assure le volet préventif, qui vise à empêcher autant que possible ces phénomènes. À cet effet, l'ANSM travaillera également en étroite collaboration avec les deuxième et troisième piliers, à savoir ceux chargés de la recherche des auteurs et de l'imposition de sanctions.

Au niveau local, des Comités locaux pour la sûreté maritime, ci-après abrégés CLSM, ont été créés.

L'ANSM est assistée par la Cellule de la Sûreté maritime de la DG Navigation, qui non seulement s'occupera du secrétariat de l'ANSM, mais qui sera également chargée des inspections au nom et pour le compte de l'ANSM. Ce rôle sera expliqué plus en détail dans le commentaire article par article. La Cellule de la Sûreté maritime a été créée par une décision du Conseil des ministres thématique consacré à la Sécurité et à la Justice du 14 mai 2017. La cellule a été mise en place sur le plan opérationnel et compte actuellement l'équivalent de 20 ETP.

3. Principales innovations

Dans le commentaire article par article, tous les changements et les nouveautés seront expliqués en détail, notamment les principales nouveautés suivantes :

- l'élargissement du champ d'application à certaines parties de la navigation intérieure, ainsi qu'aux entreprises ayant un impact sur la sûreté maritime ;
- un contrôle supplémentaire du respect de l'interdiction portuaire ;

Het drugsgeweld is echter niet gedaald, met de dood van een 11-jarig meisje als triest hoogtepunt. Met dit nieuwe wetsontwerp willen we een verdere stap nemen in de strijd tegen de ondermijnende drugscriminaliteit (zie verder onder punt 3).

2. Structuur van de maritieme beveiliging in België

De Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, hierna NAMB genoemd, houdt toezicht op het nationale beleid inzake maritieme beveiliging. Dit is de eerste pijler om terrorisme, spionage, sabotage en georganiseerde criminaliteit te bestrijden, met name de preventieve fase om deze fenomenen zoveel als mogelijk te voorkomen. De NAMB zal hiervoor ook nauw samenwerken met de tweede en de derde pijler, respectievelijk het opsporen van daders en deze bestraffen.

Op het lokaal niveau werden er Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging, hierna LCMB genoemd, opgericht.

De NAMB wordt bijgestaan door de Cel Maritieme Beveiliging van het DG Scheepvaart. Deze cel vervult niet alleen de rol van het secretariaat van de NAMB vervullen maar wordt ook belast met inspecties voor naam en rekening van de NAMB. Deze rol zal verder nog worden toegelicht bij de artikelsgewijze bespreking. De Cel Maritieme Beveiliging werd opgericht door een beslissing van de bijzondere Ministerraad over veiligheid en justitie op 14 mei 2017. De cel wordt operationeel uitgebouwd en bestaat momenteel uit een equivalentie van 20 VTE.

3. Belangrijkste vernieuwingen

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

- de uitbreiding van het toepassingsgebied naar bepaalde delen van de binnenvaart, evenals naar bedrijven die een impact hebben op de maritieme beveiliging;
- bijkomende controle op het naleven van het havenverbod;

- l'introduction de vérifications de sécurité pour certains mandats, fonctions ou professions critiques dans le secteur maritime ou pour des personnes occupées à certains endroits ;
- une politique d'intégrité obligatoire ;
- la réglementation relative aux caméras installées par des capitaineries de port.

En plus de ces modifications, le présent projet de loi apporte également des modifications au Code belge de la Navigation dans deux autres domaines, à savoir :

- l'introduction de l'obligation ETS pour le transport maritime et le contrôle de cette obligation ;
- l'adaptation des dispositions relatives aux passagers clandestins suite à l'arrêt 75/2022 de la Cour constitutionnelle.
- la transposition de certaines dispositions de la directive 2013/30/UE.

a) l'élargissement du champ d'application à certaines parties de la navigation intérieure, ainsi qu'aux entreprises ayant un impact sur la sûreté maritime

La criminalité organisée recherche toujours la voie offrant la résistance la plus faible. Avec la loi précitée du 13 octobre 2022, les ports et les installations portuaires deviendront beaucoup plus sûrs et il sera plus difficile pour les criminels et les terroristes d'y poursuivre leurs activités illégales. Toutefois, les drogues et autres marchandises illicites continueront à être expédiées vers la Belgique pour y être redistribuées sur le continent européen. Les bandes organisées essaieront donc de déplacer ces marchandises à d'autres endroits. Ces tendances se manifestent déjà aujourd'hui et ne feront que s'accroître à l'avenir en raison de la surveillance et du contrôle accrus dans les ports et les installations portuaires.

C'est pourquoi il a été décidé de renforcer la sûreté de la navigation intérieure. Ces mesures seront proportionnées aux risques potentiels et seront réduites à un minimum afin de minimiser les charges et les coûts. Ainsi, dans le secteur de la navigation intérieure, des mesures ne seront imposées que dans

- het invoeren van veiligheidsverificaties voor bepaalde kritieke functies, mandaten of beroepen in de maritieme sector of personen tewerkgesteld op welbepaalde plaatsen;
- een verplicht integriteitsbeleid;
- de reglementering van camera's geïnstalleerd door havenkapiteinsdiensten.

Naast deze wijzigingen omvat dit wetsontwerp ook twee andere wijzigingen aan het Belgisch Scheepvaartwetboek, met name:

- de invoering van de ETS-verplichting voor scheepvaart en de controle hierop;
- aanpassingen aan de bepalingen inzake verstekelingen na het arrest 75/2022 van het Grondwettelijk Hof;
- omzetting van enkele bepalingen van richtlijn 2013/30/EU.

a) de uitbreiding van het toepassingsgebied naar bepaalde delen van de binnenvaart, evenals naar bedrijven die een impact hebben op de maritieme beveiliging

De georganiseerde criminaliteit zal altijd op zoek gaan naar de weg van de minste weerstand. Met de voormelde wet van 13 oktober 2022 worden de havens en havenfaciliteiten veel beter beveiligd en wordt het voor criminelen en terroristen moeilijker worden om illegale activiteiten te ontplooiën. Drugs of andere illegale goederen zullen echter nog steeds verzonden worden naar België om van hieruit over het Europese vasteland te worden verspreid. De georganiseerde bendes zullen deze goederen dus trachten op andere plaatsen uit te halen. Deze tendensen doen zich momenteel reeds voor en zullen in de toekomst alleen maar toenemen door het verscherpte toezicht en controle op de havens en havenfaciliteiten.

Om deze reden wordt dan ook geopteerd om de beveiliging van via de binnenvaart. Deze maatregelen zullen in proportie zijn tot de mogelijke risico's en zullen tot een minimum beperkt worden om de lasten en kosten zo laag mogelijk te houden. Zo zullen in de binnenvaartsector enkel in die terminals waar er

les terminaux où il y a un transport direct de conteneurs ou de denrées alimentaires à destination ou en provenance d'un port maritime. Le transport intra-européen par navigation intérieure n'entrera donc pas dans le champ d'application. Les cargaisons en vrac telles que le sable ne sont pas non plus visées actuellement. Naturellement, il n'est pas exclu que le transport de ces cargaisons soit également utilisé à des fins illégales. C'est pourquoi une délégation au Roi est prévue afin d'imposer également des exigences supplémentaires pour ces types de transport.

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. Dans les journaux, on peut lire de nombreux articles sur des employés de compagnies maritimes, d'agents maritimes ou de prestataires de services logistiques qui sont sollicités pour donner un coup de main à ces organisations. Ces entreprises devront également prendre des mesures visant principalement à introduire un contrôle d'accès aux bâtiments et/ou aux réseaux et systèmes d'information.

b) le contrôle du respect de l'interdiction portuaire

Une interdiction portuaire peut être prononcée pour les infractions à la loi sur les drogues (Loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes) et pour les actions illicites rendues punissables par le Code belge de la Navigation Cette interdiction portuaire peut être infligée pour une durée maximale de 20 ans , et peut comporter aussi bien une interdiction professionnelle qu'une interdiction de lieu.

Une telle sanction n'a toutefois de sens que si elle est effectivement appliquée. Cette loi prévoit plusieurs applications qui permettent de contrôler effectivement cette interdiction. Ainsi, le contrôle de l'interdiction deviendra possible via un extrait spécial du casier judiciaire et la liaison automatique des badges d'accès à la plateforme ISPS (une plateforme développée par la DG Navigation pour tous les

rechtstreeks vervoer van of naar een zeehaven is van containers of voeding maatregelen worden opgelegd. Intra-Europees verkeer via de binnenvaart zal niet binnen het toepassingsgebied vallen. Ook bulkkladingen zoals zand worden momenteel niet gevisieerd. Uiteraard is het niet uit te sluiten dat het vervoer van deze ladingen ook misbruikt zal worden voor illegale praktijken, waardoor er een delegatie voorzien is aan de Koning om ook voor deze types transporten bijkomende eisen op te leggen.

Naast het effectieve vervoer, zijn ook de bedrijven die de noodzakelijke ondersteuning bieden aan de maritieme sector gevoelig aan infiltraties door de criminele organisaties. Voorbeelden hiervan zijn legio te vinden in de kranten waarbij medewerkers van rederijen, scheepsagenten of logistieke dienstverleners benaderd worden om hand- en spandiensten te leveren. Ook deze bedrijven zullen maatregelen moeten nemen voornamelijk om een controle op de toegang tot de gebouwen en/of netwerk- en informaticasystemen in te voeren.

b) de controle op het naleven van het havenverbod

Het havenverbod kan worden uitgesproken voor overtredingen van de drugswet (Wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen) of voor ongeoorloofde acties strafbaar gesteld door het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit havenverbod kan voor maximaal 20 jaar worden opgelegd te komen, en kan zowel een beroeps- als een plaatsverbod inhouden.

Een dergelijke sanctie kan ook maar zin hebben indien ze effectief kan gehandhaafd worden. Deze wet voorziet in verschillende toepassingen die het mogelijk maken om dit verbod ook effectief te controleren. Zo zal de controle hierop mogelijk worden via een bijzonder uittreksel uit het strafregister en de automatische koppeling van de toegangsbadges met het ISPS-platform (een platform ontwikkeld door het DG Scheepvaart voor alle

échanges de données effectués dans le cadre de la sûreté maritime).

- c) l'introduction de vérifications de sécurité pour certains mandats, fonctions ou professions critiques dans le secteur maritime ou pour les personnes occupées à certains endroits*

La loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité introduit à l'article 22quinquies la possibilité de faire effectuer une vérification de sécurité par les services représentés au sein de l'Autorité nationale de sécurité préalablement à l'exercice d'une fonction, d'un mandat ou d'une profession. Ce screening supplémentaire permettra d'éviter que des personnes ayant des liens avec la criminalité ne soient occupées dans des fonctions critiques dans le secteur maritime.

Il n'a délibérément pas été décidé de faire un screening pour tous les visiteurs ou les personnes présentes dans les ports et les régions portuaires comme c'est le cas à l'aéroport en raison des spécificités du fonctionnement des ports et des régions portuaires. Des dizaines de milliers de personnes sont présentes chaque jour dans nos ports à des fins professionnelles. Les ports sont également de vastes lieux publics qui servent de voie de communication, mais qui attirent également des touristes venant se promener à pied ou à vélo dans les zones portuaires. Les ports maritimes belges sont également la fierté de notre pays. Les régions portuaires travaillent également souvent avec des entreprises externes qui ont besoin d'être présentes dans la région portuaire pour des travaux ponctuels. Il est donc impossible de fermer hermétiquement les ports et d'imposer des vérifications de sécurité à tout le monde.

- d) une politique d'intégrité obligatoire*

La loi du 28 novembre 2022 sur la protection des personnes qui signalent des violations au droit de l'Union ou au droit national constatées au sein d'une entité juridique du secteur privé impose des normes minimales communes pour la protection des personnes signalant des violations, connue sous le nom de protection des lanceurs d'alerte. Il ressort de discussions menées avec les ministères publics responsables et le coordinateur national en matière de drogues qu'une telle protection est nécessaire au sein de la communauté portuaire. Il a été décidé de ne

gegevensuitwisseling in het kader van de maritieme beveiliging).

- c) het invoeren van veiligheidsverificaties voor bepaalde kritieke functies, mandaten of beroepen in de maritieme sector of personen tewerkgesteld op welbepaalde plaatsen*

De wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen voert in artikel 22quinquies de mogelijkheid in om voorafgaandelijk aan het uitoefenen van een functie, mandaat of beroep een veiligheidsverificatie te laten uitvoeren door de diensten vertegenwoordigd in de Nationale Veiligheidsoverheid. Door deze bijkomende screening zal vermeden kunnen worden dat personen met criminele banden tewerkgesteld worden in kritieke functies in de maritieme sector.

Er is bewust niet gekozen om alle bezoekers of aanwezigen in de havens en havenbedrijven te laten screenen zoals op de luchthaven het geval is omwille van de bijzonderheden van de werking van de havens en havenbedrijven. Dagdagelijks zijn tienduizenden personen aanwezig in onze havens voor professionele doeleinden. Ook zijn de havens grote openbare plaatsen die gebruikt worden als verbindingsweg maar ook toeristen aantrekken die in de havengebieden komen wandelen of fietsen. De Belgische zeehavens zijn dan ook de trots van ons land. De havenbedrijven werken ook vaak met externe ondernemingen die voor eenmalige werkzaamheden in het havenbedrijf moeten zijn. Het hermetisch afsluiten en voor iedereen een veiligheidsverificatie opleggen is dan ook een onmogelijke opdracht.

- d) een verplicht integriteitsbeleid*

De wet van 28 november 2022 betreffende de bescherming van melders op inbreuken op het Unie- of nationale recht vastgesteld binnen een juridische entiteit in de private sector legt gemeenschappelijke minimumnormen op voor de bescherming van melders van inbreuken, de zogenaamde klokkenluidersbescherming. Uit gesprekken met de verantwoordelijke openbare ministeries en de nationale drugscoördinator blijkt dat er nood is aan dergelijke bescherming binnen de havengemeenschap. Er wordt voor geopteerd om

pas élaborer de nouvelles règles en la matière mais de rendre le cadre général instauré par la loi précitée du 28 novembre 2022 applicable.

Un régime relatif aux lanceurs d'alerte est nécessaire pour plusieurs raisons, telles que l'exposition au grand jour de situations intolérables. En effet, les lanceurs d'alerte ont souvent accès à des informations internes qui, s'ils n'agissaient pas, resteraient cachées et qui leur permettent aujourd'hui de dénoncer des cas de fraude, de corruption ou d'autres activités illégales. La loi précitée du 28 octobre 2022 encourage les travailleurs à signaler les cas d'abus sans crainte de représailles, ce qui favorise une culture d'ouverture et d'intégrité. Un régime relatif aux lanceurs d'alerte protège également les travailleurs contre les actes de représailles.

e) la réglementation relative aux caméras installées par les capitaineries de port

Voir le point 4 infra.

f) l'introduction de l'obligation ETS pour le transport maritime et le contrôle de cette obligation

La directive européenne 2023/959 marque une étape importante dans la lutte contre le changement climatique ; en effet, elle introduit le secteur maritime dans le système d'échange de quotas d'émission (Emission Trading Scheme ou ETS). Cette directive vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre des navires au sein de l'UE. L'ETS est un mécanisme fondé sur l'économie de marché par lequel des quotas d'émission sont attribués aux compagnies maritimes. Ces compagnies maritimes opérant les navires entrant dans le champ d'application de la directive doivent acheter des quotas d'émission correspondant à leurs niveaux d'émission. Cela crée une incitation économique à réduire les émissions et encourage la transition vers des technologies de transport maritime plus propres et moins énergivores. La directive prévoit la révision du système MRV (Monitoring, Reporting and Verification) pour mieux contrôler les niveaux d'émission et garantir la transparence.

L'inclusion du secteur maritime dans le système ETS contribue aux efforts importants déployés par l'UE pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il oblige l'industrie maritime à innover et à adopter des

geen nieuwe regels hiervoor uit te werken maar om het algemeen kader ingesteld door de voormelde wet van 28 november 2022 van toepassing te maken.

Een klokkenluidersregeling is noodzakelijk om verschillende redenen waaronder het blootleggen van mistoestanden. Klokkenluiders hebben immers vaak toegang tot interne informatie die anders verborgen zou blijven en waardoor ze nu fraude, corruptie of andere illegale activiteiten kunnen aankaarten. Door de voormelde wet van 28 oktober 2022 worden werknemers aangemoedigd om gevallen van misbruik te melden zonder angst voor vergelding, wat leidt tot een cultuur van openheid en integriteit. Een klokkenluidersregeling beschermt ook de werknemers tegen wraakacties en vergelding.

e) de reglementering van de camera's geïnstalleerd door de havenkapiteinsdiensten

Zie verder onder punt 4.

f) de invoering van de ETS verplichting voor scheepvaart en de controle hierop

EU-richtlijn 2023/959 markeert een belangrijke stap in de strijd tegen de klimaatverandering door de invoering van het Emission Trading Scheme (ETS) in de scheepvaartsector. Deze richtlijn heeft tot doel de uitstoot van broeikasgassen van schepen binnen de EU te verminderen. Het ETS is een marktgebaseerd mechanisme waarbij emissierechten worden toegewezen aan scheepvaartbedrijven. Schepen die onder de reikwijdte van de richtlijn vallen, moeten emissierechten aanschaffen die overeenkomen met hun uitstootniveaus. Dit creëert een economische prikkel om de uitstoot te verminderen en stimuleert de transitie naar schonere en energiezuinigere scheepvaarttechnologieën. De richtlijn legt ook de basis voor het vaststellen van een MRV-systeem (Monitoring, Reporting and Verification) om de uitstootniveaus te controleren en transparantie te waarborgen.

Het opnemen van de scheepvaartsector in het ETS-systeem draagt bij aan de bredere inspanningen van de EU om de doelstellingen van het Akkoord van Parijs te bereiken en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Het zal de scheepvaartindustrie

technologies plus écologiques, ce qui entraînera une réduction de son 'impact environnemental, notamment par le plafond global du système ETS commun à tous les secteurs qui entrent dans son champ d'application. La directive est un jalon important dans le domaine de la politique environnementale et met l'accent sur la responsabilité du secteur maritime pour contribuer à un avenir plus durable. Le succès du système ETS dépendra d'une mise en œuvre efficace, de la coopération entre les États membres de l'UE et de l'engagement des compagnies maritimes à réduire leurs émissions. L'introduction du secteur maritime dans le système ETS est le signe clair que l'UE est bien décidée à lutter contre le changement climatique et à promouvoir la durabilité dans tous les secteurs de l'économie.

Concrètement, à partir du 1^{er} janvier 2024, le système ETS sera étendu pour couvrir les émissions des grands navires (d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000) entrant dans les ports de l'UE, quel que soit le pavillon qu'ils battent.

Les émissions visées par l'échange de quotas sont :

- 100 % des émissions qui se produisent entre deux ports de l'UE et lorsque les navires se trouvent dans les ports de l'UE ;
- 50 % des émissions des voyages commençant ou se terminant en dehors de l'UE. Cette approche a été considérée comme un moyen pratique de garantir l'efficacité et l'intégrité environnementale du système ETS, tout en limitant le risque d'escalades à des fins de contournement et le risque de délocalisation des activités de transbordement en dehors de l'Union.

Chaque compagnie maritime est attribuée à un Etat membre de l'Union, soit celui de son siège, soit l'Etat dans lequel ses navires ont fait le plus d'escale. C'est le rôle des autorités administratives des États membres de l'UE d'assurer la conformité de chaque compagnie maritime.

Plusieurs mesures sont mises en place pour assurer une transition en douceur dans le système ETS. Notamment, le système ETS couvre les émissions de CO₂ (dioxyde de carbone), CH₄ (méthane) et N₂O (oxyde nitreux), mais ces deux derniers seulement à partir de 2026. Une clause de rapport et de révision est incluse pour surveiller la mise en œuvre des règles

dwingen om te innoveren en groenere technologieën te omarmen, wat zal leiden tot een vermindering van de milieu-impact. De richtlijn is een belangrijke mijlpaal op het gebied van milieubeleid en benadrukt de verantwoordelijkheid van de scheepvaartsector om bij te dragen aan een duurzamere toekomst. Het succes van het ETS zal afhangen van een effectieve handhaving, samenwerking tussen EU-lidstaten en de betrokkenheid van de scheepvaartbedrijven bij het verminderen van hun emissies. Door het ETS in de scheepvaartsector wordt een belangrijk signaal afgegeven dat de EU vastbesloten is om de klimaatverandering aan te pakken en duurzaamheid te bevorderen in alle sectoren van de economie.

Concreet wordt het ETS vanaf 1 januari 2024 uitgebreid tot emissies van grote schepen (van 5.000 brutoton of meer) die havens binnen de Europese Unie aanlopen, ongeacht de vlag waaronder ze varen.

De emissies die onder de emissiehandel vallen zijn :

- 100% van de emissies die plaatsvinden tussen twee havens in de Europese Unie en wanneer de schepen zich in een haven in de Europese Unie bevinden;
- 50% van de emissies van reizen die buiten de EU beginnen of eindigen. Deze aanpak werd gezien als een praktische manier om de efficiëntie en milieu-integriteit van de ETS te waarborgen en tegelijkertijd het risico van tussenstops voor ontwijkingsdoeleinden en het risico dat overslagactiviteiten naar buiten de Unie worden verplaatst, te beperken.

Elke scheepvaartmaatschappij wordt toegewezen aan een EU-lidstaat, ofwel de lidstaat waar het hoofdkantoor is gevestigd ofwel de lidstaat waar hun schepen het meest zijn aangelopen. Het is de taak van de administratieve autoriteiten van de EU-lidstaten om ervoor te zorgen dat elke scheepvaartmaatschappij de regels naleeft.

Er zijn een aantal maatregelen genomen om een soepele overgang naar het ETS te garanderen. Het ETS heeft met name betrekking op de uitstoot van CO₂ (kooldioxide), CH₄ (methaan) en N₂O (distikstofoxide), maar deze laatste twee enkel vanaf 2026. De richtlijn heeft tevens een rapportage- en evaluatieclausule om na te gaan hoe de tenuitvoerlegging van de regels die

applicables au secteur maritime et pour tenir compte des développements pertinents au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI). La définition de « port d'escale » permet de prévenir le risque d'escale à des fins de contournements. La définition exclut certains types d'arrêts par les navires porte-conteneurs. Ces arrêts sont considérés comme n'arrêtant pas un « voyage » au sens de la directive 2023/959. Il s'agit notamment des arrêts à moins de 300 milles nautiques d'un port de l'UE et le transbordements de conteneurs.

En l'application des lois spéciales de réformes institutionnelles, l'implémentation nationale en Belgique de la Directive 2023/959 revient à l'autorité fédérale pour le partie maritime. En effet, le système ETS pour le secteur maritime est une mesure qui concerne en premier lieu les navires de mer et le secteur maritime, et dans un second temps, la protection de l'environnement (marin). Le Conseil d'État et la Cour constitutionnelle confirment que le gouvernement fédéral est compétent pour tous les aspects de la navigation maritime, y compris pour les matières relevant de l'environnement qui sont liées au transport maritime. Il en va donc ainsi pour les émissions de gaz à effet de serre par les navires de mer. Par ailleurs, l'autorité fédérale est compétente pour ce qui relève des navires battant pavillon belge ainsi que des navires étrangers qui se trouvent dans les eaux et ports belges.

Les émissions des navires de tous pavillons sont attribuées sur base du premier port européen dans lequel les navires font escale. La grande majorité des navires de mer qui arrivent en Belgique entrent d'abord dans une zone de mouillage. Ces zones de mouillage sont situées dans la zone économique exclusive belge, qui fait partie du territoire fédéral. En effet, en vertu de l'article 2 de la Constitution, les eaux de la mer du Nord n'appartiennent pas au territoire d'une région. De plus, la pollution atmosphérique n'est pas attribuable à un territoire délimité, elle a des effets dans l'air qui circulent au-delà des frontières et des limites régionales.

Le système ETS pour le secteur maritime s'appuie lourdement sur le règlement récemment révisé de l'UE sur la surveillance, la déclaration et la vérification pour le transport maritime («règlement maritime MRV»). L'autorité fédérale (la DG Navigation du SPF Mobilité et Transports) est déjà chargée de la mise en

van toepassing zijn op de maritieme sector worden nageleefd en om rekening te houden met relevante ontwikkelingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De definitie van "aanloophaven" voorkomt het risico dat aanloophavens worden gebruikt voor ontwijkingsdoeleinden. De definitie sluit bepaalde soorten aanlopen door containerschepen uit. Deze tussenstops worden geacht geen "reis" in de zin van Richtlijn 2023/959 te onderbreken. Hieronder vallen aanlopen binnen 300 zeemijl van een haven in de Europese Unie en containeroverslag.

In toepassing van de bijzondere wetten op de hervorming der instellingen valt de nationale implementatie in België van Richtlijn 2023/959 onder de bevoegdheid van de federale overheid voor wat het maritieme deel betreft. ETS maritiem is een maatregel die eerst betrekking heeft op zeeschepen en de maritieme sector, en vervolgens op de bescherming van het (mariene) milieu. De Raad van State en het Grondwettelijk Hof hebben bevestigd dat de federale overheid bevoegd is voor alle aspecten van de scheepvaart, met inbegrip van milieukwesties in verband met zeevervoer. Dit geldt dus ook voor de uitstoot van broeikasgassen door zeeschepen. Bovendien is de federale overheid bevoegd voor zowel schepen onder Belgische vlag als buitenlandse schepen in Belgische wateren en havens.

De emissies van schepen van alle vlaggen worden toegewezen op basis van de eerste Europese aanloophaven. De overgrote meerderheid van de zeeschepen die in België aankomen, varen eerst een ankergebied binnen. Deze ankergebieden bevinden zich in de Belgische exclusieve economische zone, die deel uitmaakt van het federale grondgebied. De wateren in de Noordzee behoren krachtens artikel 2 van de Grondwet immers niet tot het grondgebied van een gewest. Bovendien is luchtvervuiling niet toe te schrijven aan een afgebakend grondgebied; ze heeft effecten in de lucht die over grenzen en gewestgrenzen heen circuleren.

Het ETS-systeem voor maritieme sector steunt op het de regeling betreffende de monitoring, rapportage en verificatie voor de maritiem transport (« de MRV regeling»). De federale overheid (het DG Scheepvaart van de FOD Mobiliteit en Transport) is reeds belast met uitvoering van deze Verordening, in het bijzonder

œuvre de ce Règlement, notamment à travers l'introduction de sanctions liées au MRV dans le Code maritime belge et l'arrêté royal du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation.

Par le présent projet de loi, le Contrôle de la navigation de la DG Navigation est désigné comme autorité administrative pour ces nouvelles obligations liées au système ETS.

g) l'adaptation des dispositions relatives aux passagers clandestins

L'article 2.4.4.2 du Code maritime belge, qui traite des passagers clandestins dans un port belge, est modifié afin de le rendre conforme à l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 75/2022 du 9 juin 2022. Cet arrêt annule l'article 2.4.4.2 dans la mesure où il ne règle pas le débarquement des passagers clandestins dans quatre situations spécifiques et dans la mesure où la détention à bord du navire n'est pas assortie des garanties nécessaires en matière de justification, de notification et de recours. Les quatre cas dans lesquels le débarquement doit avoir lieu, comme l'a demandé la Cour constitutionnelle, sont introduits. Il s'agit de :

1. avoir la nationalité belge ou un permis de séjour en Belgique ;
2. introduire une demande de protection internationale ;
3. s'il s'agit d'un mineur non accompagné ;
4. si l'état de santé implique un traitement médical qui ne peut être dispensé à bord :

h) Transposition de la directive 2013/30/UE

Suite à une mise en demeure de la Commission européenne relative à la transposition de la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des activités pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, la loi du 11 décembre 2022 relative à la protection du milieu marin et à l'organisation de la planification de l'espace marin dans les zones maritimes belges apporte quelques modifications qui font entrer les accidents liés aux activités pétrolières et gazières en mer dans le champ d'application de cette loi.

wat betreft de sancties gelinkt aan MRV in het Belgisch Scheepvaartwetboek en het Koninklijk besluit van 14 juli 2020 betreffende de handhaving van de scheepvaartwetten.

De scheepvaartcontrole van het DG Scheepvaart wordt aangesteld als de administrerende overheid voor dit onderdeel van de ETS-verplichtingen.

g) Aanpassingen aan de bepalingen inzake verstekelingen

Artikel 2.4.4.2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, dat handelt over verstekelingen in een Belgische haven, wordt gewijzigd ten einde het in overeenstemming te brengen met het arrest nr. 75/2022 van 9 juni 2022 van het Grondwettelijk Hof. Bij dit arrest werd artikel 2.4.4.2 vernietigd in zoverre het niet de ontschepping regelt van verstekelingen in een viertal specifieke situaties, en in zoverre de vasthouding aan boord van het schip niet met de nodige waarborgen inzake motivering, kennisgeving en recht op beroep gepaard gaat. De vier gevallen waarin ontschepping moet plaatsvinden, zoals gevraagd door het Grondwettelijk Hof worden ingevoerd. Deze zijn:

1. het hebben van de Belgische nationaliteit of een toelating om in België te verblijven;
2. het indienen van een verzoek om internationale bescherming; indien het een niet-begeleide minderjarige betreft;
3. indien de gezondheidstoestand een medische behandeling betreft die niet kan worden verstrekt aan boord.

h) omzetting van richtlijn 2013/30/EU

Ten gevolge van een ingebrekestelling door de Europese Commissie over de omzetting van richtlijn 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad van 12 juni 2013 betreffende de veiligheid van offshore olie- en gasactiviteiten en tot wijziging van Richtlijn 2004/35/EG, worden in de wet van 11 december 2022 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden enkele wijzigingen aangebracht die ongevallen met offshore olie- en gasactiviteiten onder het toepassingsgebied van deze wet brengen.

4. Utilisation de caméras dans les ports

4.1 Introduction

Le présent projet de loi développe un cadre législatif moderne et spécifique pour l'utilisation de caméras par les capitaineries de ports afin de garantir la sécurité de la zone portuaire, compte tenu de leurs obligations légales et de leurs pouvoirs de police. En effet, les caméras jouent aujourd'hui un rôle important pour garantir la sécurité dans les ports ou les installations portuaires, vu les défis auxquels ces derniers sont confrontés sur le plan de la sûreté (par exemple, les stupéfiants et les transmigrants). Toutefois, les régies portuaires ont des compétences spécifiques et doivent accomplir certaines missions d'intérêt général et ne sont donc pas comparables à une organisation ordinaire. C'est ce qui ressort du commentaire ci-dessous. Dans ce contexte, entre autres choses, il est urgent de définir un cadre légal clair qui est adapté à l'utilisation des caméras par les capitaineries des ports et à ses compétences et missions spécifiques.

4.2 Les ports et leur sûreté

Les caméras jouent un rôle important pour garantir la sécurité en surveillant les activités exercées dans les limites de la zone portuaire. En effet, les caméras de surveillance peuvent contribuer à renforcer la sécurité et constituer un outil technique très efficace pour les services de police en général et pour l'exercice des pouvoirs de police en particulier. Les caméras de surveillance ont également un effet dissuasif et peuvent aider à identifier les auteurs d'infractions. Elles permettent également, entre autres choses, d'évaluer plus rapidement et plus précisément une situation à risque. Cela a été explicitement reconnu dans l'exposé des motifs de la proposition de loi réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance. Cette proposition de loi a débouché sur la Loi du 21 mars 2007 réglant l'installation et l'utilisation de caméras de surveillance (Loi caméras). Cette loi s'applique de manière générale à toutes les caméras de surveillance destinées au contrôle et à la surveillance de lieux, y compris pour prévenir, constater ou déceler des infractions contre les personnes ou les marchandises.

En ce qui concerne le volet « contrôle » dans les ports maritimes flamands, il convient de renvoyer au Décret du 2 mars 1999 sur la politique et la gestion des ports maritimes (Décret portuaire) et au Décret du 3 mai

4. Cameragebruik in de havens

4.1 Inleiding

Aan de hand van het voorliggende wetsontwerp wordt een modern en specifiek wetgevend kader ontwikkeld voor het gebruik van camera's door havenkapiteinsdiensten ter vrijwaring van de veiligheid van het havengebied, rekening houdend met hun wettelijke verplichtingen en politionele bevoegdheden. Vandaag spelen camera's immers een belangrijke rol in het garanderen van de veiligheid in de havens of havenfaciliteiten, gezien de uitdagingen op vlak van beveiliging waar havens en havenfaciliteiten mee worden geconfronteerd (bv. drugs en transmigranten). Havenbedrijven hebben echter specifieke bevoegdheden en bepaalde opdrachten van algemeen belang en zijn dus niet vergelijkbaar met een doorsnee organisatie. Dat zal verder blijken uit onderstaande toelichting. Mede in dat verband is er een dringende nood aan een duidelijk wettelijk kader dat is afgestemd op het gebruik van camera's door de havenkapiteinsdiensten en hun specifieke bevoegdheden en opdrachten.

4.2 Havens en hun beveiliging

Bij het garanderen van de veiligheid via toezicht op de activiteiten binnen de grenzen van het havengebied, spelen camera's een belangrijke rol. Bewakingscamera's kunnen immers bijdragen tot het verhogen van de veiligheid en kunnen een zeer goed technisch hulpmiddel zijn voor de politiediensten in het algemeen en voor uitoefening van de politionele bevoegdheden in het bijzonder. Bewakingscamera's werken ook ontradend en kunnen helpen bij het identificeren van daders. Ze laten onder meer ook toe sneller en juister een risicosituatie in te schatten. Dit werd expliciet erkend in de toelichting bij het Wetsvoorstel tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's. Dit Wetsvoorstel heeft geleid tot de Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's (Camerawet). Deze wet is algemeen van toepassing op alle bewakingscamera's voor het toezicht en de bewaking van plaatsen, onder andere om misdrijven tegen personen of goederen te voorkomen, vast te stellen of op te sporen.

Wat betreft het handhavend optreden in de Vlaamse zeehavens moet worden verwezen naar het Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens (Havendecreet) en het decreet van 3 mei 2019 houdende de havenkapiteinsdienst

2019 portant la capitainerie de port. D'une part, l'article 14 du Décret portuaire introduit une capitainerie de port chargée de prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir l'ordre public, la tranquillité et la sécurité de l'activité portuaire, telles que le règlement de la manutention et du stockage des marchandises et l'embarquement et le débarquement des passagers, le règlement de l'accessibilité et la gestion du trafic dans la zone portuaire, la conservation de l'environnement, l'intégrité et la sécurité de la zone portuaire. D'autre part, l'article 4 du Décret portant la capitainerie de port charge explicitement la capitainerie de port de veiller à préserver la sécurité de la zone portuaire. En effet, l'environnement et les activités portuaires ne sont pas comparables à ce qui se passe à l'extérieur de la zone portuaire. Il est donc légitime de prévoir un régime spécifique de contrôle dans le Décret portuaire et le Décret portant la capitainerie de port.

Ces règles découlent également de la réglementation internationale et européenne. Il en va de l'intérêt des utilisateurs des transports, de l'économie et de la société dans son ensemble. Le Code belge de la Navigation définit un incident de sûreté comme tout acte ou circonstance menaçant la sûreté d'un navire de mer, d'une installation portuaire ou d'un port, y compris les actions illicites. Le capitaine du port est, aux fins de la sûreté maritime, PSO et président du Comité local pour la sûreté maritime (CLSM) et il est désigné à l'article 4.2.4.4 du CBN comme l'autorité chargée de la sûreté maritime du port et des installations portuaires relevant de sa compétence pour constater les infractions au Règlement ISPS, aux articles 2.5.2.1 à 2.5.2.58 et aux articles 2.5.2.65 à 2.5.2.71 ainsi qu'aux arrêtés d'exécution y afférents.

Toutefois, les ports/zones portuaires de plus petite taille (non compris dans la notion de « port maritime » du Décret portuaire), où des navires de mer se rendent ou peuvent se rendre également, n'ont pas (plus) de capitaine de port. Ainsi, il n'y a pas de capitaine de port dans le port de Genk, ni sur les voies navigables flamandes (eaux intérieures) (gérées, entre autres, par De Vlaamse Waterweg SA de droit public) où les navires de mer peuvent charger et décharger dans les installations d'amarrage le long de la rivière.

Le CBN dispose à l'article 2.5.2.11 qu'en l'absence de capitaine de port, le directeur coordonnateur de la

(Havenkapiteinsdecreet). Enerzijds voert artikel 14 van het Havendecreet een havenkapiteinsdienst in die instaat voor het nemen van alle maatregelen ter vrijwaring van de openbare orde, rust, veiligheid van de havenbedrijvigheid, zoals de regeling van de goederenbehandeling en -opslag en het in- en ontschepen van passagiers, de regeling van de toegankelijkheid van en de verkeersafwikkeling in het havengebied, en de vrijwaring van het milieu, de integriteit en de veiligheid van het havengebied. Anderzijds belast artikel 4 van het Havenkapiteinsdecreet de havenkapiteinsdienst expliciet met de vrijwaring van de veiligheid van het havengebied. De havenomgeving en de activiteiten zijn immers niet zomaar vergelijkbaar met de context buiten het havengebied. Daarom is het verantwoord dat een specifieke handhavingsregeling voorzien is in het Havendecreet en het Havenkapiteinsdecreet.

Deze regels volgen ook uit internationale en Europese regelgeving. Dit in het belang van de vervoersgebruikers, de economie en de maatschappij als geheel. Het Belgisch Scheepvaartwetboek definieert een beveiligingsincident als iedere handeling of omstandigheid die bedreigend is voor de beveiliging van een zeeschip, een havenfaciliteit of een haven, met inbegrip van ongeoorloofde acties. De havenkapitein is in het kader van de maritieme beveiliging, PSO en voorzitter van het Lokaal Comité voor de Maritieme Beveiliging (LCMB) en aangeduid in artikel 4.2.4.4 van het BSW als overheid bevoegd voor maritieme beveiliging voor de haven en havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen voor vaststelling van inbreuken op de ISPS Verordening, de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.58 en van 2.5.2.65 tot en met 2.5.2.71 en de desbetreffende uitvoeringsbesluiten.

De kleinere havens/havengebieden (niet vervat onder het begrip 'zeehaven' in het Havendecreet) waar nochtans ook zeeschepen (kunnen) komen, hebben echter geen havenkapitein (meer). Zo is er geen havenkapitein in de haven van Genk, noch op de Vlaamse waterwegen (binnenwateren) (in beheer bij o.m. De Vlaamse Waterweg NV van publiek recht) waar zeeschepen aan de aanmeerfaciliteiten langs de rivier kunnen laden en lossen.

Het BSW bepaalt in artikel 2.5.2.11 dat bij het ontbreken van een havenkapitein de directeur-

police fédérale de l'arrondissement concerné est désigné président du CLSM et prend les mesures de contrôle. (Art. 2.5.2.11. Désignation d'un PSO (Port Security Officer) § 1^{er}. Si le port dispose d'un capitaine de port conformément à la réglementation régionale, le capitaine de port est désigné comme PSO. S'il n'y a pas de capitaine de port pour un port, le directeur coordonnateur de la police fédérale de l'arrondissement concerné est le PSO. Si un port comprend plusieurs arrondissements, les directeurs coordonnateurs concernés déterminent d'un commun accord qui est le PSO. Pour chaque PSO, 2 adjoints sont désignés par l'ANSM sur recommandation du PSO. Si un port comprend plusieurs arrondissements, le directeur coordonnateur qui n'est pas désigné comme PSO devient PSO adjoint.)

Les missions des services de police généraux belges sont définies dans la loi du 5 août 1992 sur la fonction de police (Loi sur la fonction de police). Principalement en ce qui concerne les tâches et la description de la zone, nous pouvons établir des liens avec le rôle de police du capitaine de port.

En ce qui concerne la description de la zone, la police locale exercera une fonction de police de base dans la zone de police. Il s'agit du domaine public et des voies publiques. La police fédérale exercera les fonctions spécialisées, et la police de la navigation fédérale est ainsi chargée de la fonction de police (générale) dans les ports maritimes, notamment le contrôle des frontières, l'appui spécialisé et la fonction de police dans les ports dans et sur l'eau. En ce qui concerne la description/délimitation de la zone, la compétence du capitaine de port ne s'étend qu'à la zone portuaire (maritime) définie par le Roi.

En ce qui concerne les missions des services de police généraux, il existe une distinction entre les tâches administratives et judiciaires.

Lorsque les tâches administratives générales sont essentiellement préventives, elles sont exercées pour le compte de l'autorité administrative, à savoir le bourgmestre au niveau local. Elles s'inscrivent dans le cadre de la préservation de la tranquillité publique, de la sécurité publique et de la santé publique. Toutefois, la police administrative peut également prendre des mesures répressives ou réparatrices. Le capitaine de port peut également agir en tant que police administrative spéciale, mais son champ de

coördinator van de federale politie van het betrokken arrondissement aangesteld wordt als voorzitter van het LCMB en dat die handhavend optreedt. (Art. 2.5.2.11. Aanduiding PSO (Port Security Officer) § 1. Indien de haven beschikt over een havenkapitein overeenkomstig de gewestelijke regelgeving, wordt de havenkapitein aangeduid als PSO. Indien er voor een haven geen havenkapitein is, is de directeur-coördinator van de federale politie van het betrokken arrondissement de PSO. Indien een haven verscheidene arrondissementen omvat, bepalen de betrokken directeur-coördinatoren in onderling overleg wie de PSO is. Voor elke PSO worden 2 adjuncten aangeduid door de NAMB op voordracht van de PSO. Indien een haven verscheidene arrondissementen omvat, wordt de directeur-coördinator die niet als PSO wordt aangeduid adjunct PSO.)

De opdrachten van de Belgische algemene politiediensten zijn vastgelegd in de wet van 5 augustus 1992 op het politieambt (Wet op het Politieambt). Voornamelijk voor wat betreft de taken en de gebiedsomschrijving kunnen we verbanden leggen met de politionele rol van de havenkapitein.

Voor wat betreft de gebiedsbeschrijving zal de lokale politie instaan voor de basispolitiezorg binnen de politiezone. Dit betreft het openbaar domein/gebied en de openbare wegen. De federale politie zal de gespecialiseerde functies uitvoeren en zo is de federale scheepvaartpolitie actief voor de (algemene) politiewerking in de zeehavens zoals onder meer grenscontrole, gespecialiseerde ondersteuning en havengebonden politiezorg in en op het water. Wat gebiedsbeschrijving/-afbakening betreft, strekt de bevoegdheid van de havenkapitein zich enkel uit tot het (zee)havengebied omschreven door de Koning.

Voor wat betreft de opdrachten van algemene politiediensten is er een onderscheid tussen bestuurlijke en gerechtelijke taken.

Waar de algemene bestuurlijke taken voornamelijk preventief zijn, worden deze uitgevoerd in opdracht van de bestuurlijke overheid, namelijk de burgemeester op het lokaal vlak. Deze kaderen in het vrijwaren van de openbare rust, openbare veiligheid en de openbare gezondheid. De bestuurlijke politie kan echter ook handhavend of herstellend optreden. De havenkapitein kan ook optreden als bijzondere bestuurlijke politie, maar de havenkapitein heeft dan een specifiek en minder uitgebreid

compétence, spécifiquement délimité par la réglementation concernée, est plus spécifique et moins étendu que celui des autorités de police administrative générale.

En ce qui concerne les fonctions judiciaires du capitaine de port, elles concernent les enquêtes et la recherche de crimes et délits. Ces missions sont exercées sous la compétence du procureur du Roi. En vertu de l'article 10 du Décret portant la capitainerie de port, les capitaines de port sont, dans l'exercice des devoirs de leur fonction, des officiers de police judiciaire et des auxiliaires du procureur du Roi. Un officier de police judiciaire dispose d'un certain nombre de pouvoirs pour l'aider à recueillir des preuves de délits. S'agissant des pouvoirs, on peut se référer au Code d'instruction criminelle. Un officier de police judiciaire a, à titre autonome, un pouvoir de détection et de constatation des délits et il est sous l'autorité du procureur général.

L'article 18, §1^{er} du Décret portant la capitainerie de port décrit les compétences du capitaine de port, des inspecteurs de port et des agents de port :

« Les capitaines de port, les inspecteurs de port et les agents de port peuvent à tout moment entrer dans un moyen de transport et/ou une cargaison, ainsi que dans les bâtiments publics et privés situés dans la zone portuaire, les examiner et les sceller, à condition que ces lieux ne constituent pas un domicile au sens de l'article 15 de la Constitution et que les dispositions du droit maritime international soient respectées. Ils peuvent emporter et saisir le matériel nécessaire. Ce faisant, ils ne peuvent porter préjudice à l'exercice des services publics ni aux exigences en matière de saisie des biens domaniaux.

Sans préjudice de la réglementation relative à la protection de la vie privée, les capitaines de port, les inspecteurs de port et les agents de port peuvent effectuer leurs constatations par des moyens audiovisuels.

Lors de l'exercice de leurs droits, visés au présent paragraphe, les capitaines de port, les inspecteurs de port et les agents de port peuvent se faire assister par des personnes qu'ils ont désignées sur la base de leur expertise.

bevoegdheidsdomein, zoals specifiek afgebakend door de betrokken regelgeving, dan de overheden van algemene bestuurlijke politie

Voor de gerechtelijke taken, van de havenkapitein, richt men zich op het onderzoeken en opsporen van misdaden en wanbedrijven en die opdrachten worden uitgevoerd onder de bevoegdheid van de procureurs des Konings. Op grond van artikel 10 van het Havenkapiteinsdecreet zijn de havenkapiteins, in de uitoefening van hun ambtsplichten, officieren van gerechtelijke politie en hulpofficieren van de procureur des Konings. Een officier van gerechtelijke politie heeft een aantal bevoegdheden om hem of haar te helpen om bewijzen te verzamelen van misdrijven. Voor de bevoegdheden kan worden verwezen naar het Wetboek van Strafvordering. Een officier van gerechtelijke politie heeft ten autonome titel een opsporings- en vaststellingsbevoegdheid van misdrijven en zij vallen onder het toezicht van de procureur-generaal.

Artikel 18, §1 van het Havenkapiteinsdecreet beschrijft de bevoegdheden van de havenkapitein, haveninspecteurs en de havenagenten:

“De havenkapiteins, de haveninspecteurs en de havenagenten mogen op elk moment een vervoermiddel en/of lading, alsook plaatsen in publieke en private gebouwen die zich binnen het havengebied bevinden, betreden, onderzoeken en verzegelen, op voorwaarde dat die plaatsen geen woning uitmaken in de zin van artikel 15 van de Grondwet en de bepalingen van het internationaal zeerecht worden nageleefd. Ze mogen daarbij het benodigde materiaal meenemen en in beslag nemen. Ze mogen hierbij geen afbreuk doen aan de uitoefening van overheidsdiensten, noch aan de vereisten inzake inbeslagname van domeingoederen.

Zonder afbreuk te doen aan de regelgeving tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer kunnen de havenkapiteins, de haveninspecteurs en de havenagenten vaststellingen doen met audiovisuele middelen.

Bij de uitoefening van hun rechten, vermeld in deze paragraaf, mogen de havenkapiteins, de haveninspecteurs en de havenagenten zich laten bijstaan door personen die ze daartoe op grond van hun deskundigheid hebben aangewezen.

Les capitaines de port, les inspecteurs de port et les agents de port peuvent se faire remettre tous les renseignements et documents nécessaires et peuvent exiger de consulter tous les documents, pièces, titres et autres supports d'information nécessaires. A cet effet, ils peuvent se faire présenter ces supports d'information à l'endroit qu'ils désignent. Ils peuvent demander ou prendre une copie des documents et supports d'information, ou en conserver ou emporter une copie, contre récépissé, pour la période nécessaire à l'accomplissement de leurs tâches. Ils peuvent vérifier l'identité des personnes, les interroger et faire toutes les constatations nécessaires.

Quiconque gère un moyen de transport, une cargaison ou un bâtiment tel que visé au présent article, est tenu de coopérer avec les capitaines de port, les inspecteurs de port et les agents de port.

Dans la mesure où cela est nécessaire à l'examen, les capitaines de port, les inspecteurs de port et les agents de port peuvent examiner ou faire examiner des moyens de transport ou les retenir pour examen, les transférer en un lieu déterminé à cet effet ou ordonner le déchargement ou le chargement du moyen de transport.

Ils peuvent examiner toutes les cargaisons, y compris celles qui se trouvent à quai, sur des sites portuaires publics ou privés ou dans des entrepôts et qui sont destinées au transport ou en proviennent.

Ils peuvent mesurer ou faire mesurer des choses et les analyser ou les faire analyser. Ils peuvent ouvrir des emballages, prélever des échantillons et emporter des objets contre récépissé pour examen complémentaire pendant le temps nécessaire à l'exécution de leurs tâches. Ils peuvent exiger du détenteur des choses ou cargaisons à examiner, les moyens techniques et le personnel nécessaires afin d'exécuter l'échantillonnage ou l'examen. Pendant la période nécessaire à effectuer l'examen, ils peuvent interdire le transport, l'utilisation et la transformation de choses.

L'échantillonnage, les mesures, les essais et les analyses sont effectués par les membres du personnel compétents de la capitainerie de port ou par des laboratoires ou experts agréés à cet effet. Si pour un échantillonnage, mesurage, essai ou analyse spécifique, il n'existe pas d'agrément, cet échantillonnage, mesurage, essai ou analyse est

De havenkapiteins, de haveninspecteurs en de havenagenten mogen zich alle nodige inlichtingen en documenten doen verstrekken, en kunnen inzage vorderen van alle noodzakelijke documenten, stukken, titels en andere informatiedragers. Ze mogen zich die informatiedragers laten voorleggen op de plaats die ze zelf aanwijzen. Ze mogen van de documenten en informatiedragers een afschrift vragen of nemen, of die tegen ontvangstbewijs bij zich houden of meenemen voor de periode die vereist is om hun taken uit te voeren. Ze kunnen de identiteit van personen controleren, hen verhoren en alle nuttige vaststellingen doen.

Eenieder die een vervoermiddel, lading of gebouw als in dit artikel vermeld onder zijn beheer heeft, is ertoe gehouden zijn medewerking te verlenen aan de havenkapiteins, haveninspecteurs en havenagenten.

Voor zover dat noodzakelijk is voor het onderzoek mogen de havenkapiteins, de haveninspecteurs en de havenagenten vervoermiddelen onderzoeken of laten onderzoeken, of voor onderzoek aanhouden, daartoe naar een bepaalde plaats overbrengen of het bevel geven om het vervoermiddel te lossen of te laden.

Ze kunnen alle ladingen onderzoeken, met inbegrip van ladingen die zich op kades, op publieke of private haventerreinen, of in opslagplaatsen bevinden en die bestemd zijn voor of afkomstig zijn van vervoer.

Ze kunnen zaken meten of laten meten en ze analyseren of laten analyseren. Ze kunnen verpakkingen openen, monsters nemen en zaken tegen ontvangstbewijs voor verder onderzoek meenemen voor de tijd die nodig is om hun taken uit te voeren. Ze kunnen de technische middelen en het personeel die nodig zijn om de monsterneming of het onderzoek uit te voeren, opvorderen van de houder van de te onderzoeken zaken of ladingen. Ze mogen gedurende de tijd die noodzakelijk is voor het onderzoek het vervoer, het gebruik en de verwerking van zaken verbieden.

De monsternemingen, metingen, beproevingen en analyses worden uitgevoerd door de bevoegde personeelsleden van de havenkapiteinsdienst of door daartoe erkende laboratoria of deskundigen. Als er voor een specifieke monsterneming, meting, beproeving of analyse geen erkenning bestaat, wordt die monsterneming, meting, beproeving of analyse

effectué par les membres du personnel compétents de la capitainerie de port ou par les laboratoires accrédités, selon une méthode de mesurage de référence ou, à défaut d'une telle méthode, selon une méthode acceptée par l'instance désignée à cet effet par le Gouvernement flamand. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités d'exécution des échantillonnages, mesurages, essais et analyses. Il peut arrêter les règles d'agrément des laboratoires et des experts. Il peut également arrêter les conditions auxquelles l'utilisation de l'agrément doit répondre.

Les méthodes d'analyse acceptées sont censées être scientifiquement valables jusqu'à preuve du contraire. Il est présumé que les membres du personnel compétents de la capitainerie de port et les laboratoires ou experts agréés ont effectué l'échantillonnage, l'analyse des échantillons et les procédures de conservation conformément aux normes applicables, jusqu'à preuve du contraire. S'il est démontré que des irrégularités éventuelles n'ont pas conduit à un résultat d'analyse anormal, les résultats des analyses restent valables. Les personnes contre lesquelles les résultats d'analyses sont invoqués ont le droit de faire examiner un deuxième échantillon par un laboratoire agréé ou un expert agréé de leur choix dans un délai de quatorze jours après avoir été informées des résultats des analyses.

Si, sur la base de l'examen, une infraction est constatée, les contrevenants sont tenus de rembourser les dépenses encourues par la capitainerie de port à la suite des actes d'enquête visés au présent paragraphe, même si la constatation n'est pas suivie par une condamnation pénale.

Sauf en cas d'entrave déraisonnable à l'exploitation commerciale normale, les justiciables qui sont soumis aux actes d'instruction ou ordres visés au présent paragraphe, ne peuvent prétendre à aucune forme d'indemnisation. »

L'article 18, §2 du Décret portant la capitainerie de port dispose que les capitaines de port et les inspecteurs de port, assistés par les agents de port, peuvent imposer des mesures de sécurité en cas d'accident ou si la sécurité, l'environnement ou l'exploitation du port sont menacés. Le cas échéant,

uitgevoerd door de bevoegde personeelsleden van de havenkapiteinsdienst of door de geaccrediteerde laboratoria, volgens een referentiemeetmethode of, bij gebrek daaraan, volgens een methode die de door de Vlaamse Regering daarvoor aangewezen instantie aanvaardt. De Vlaamse Regering kan nadere regels vaststellen voor het uitvoeren van monsternemingen, metingen, beproevingen en analyses. Ze kan de regels bepalen voor de erkenning van laboratoria en deskundigen. Ze kan tevens de voorwaarden bepalen waaraan bij gebruik van de erkenning moet worden voldaan.

De analysemethoden die worden aanvaard, worden verondersteld wetenschappelijk geldig te zijn tot bewijs van het tegendeel. Er wordt van uitgegaan dat de bevoegde personeelsleden van de havenkapiteinsdienst en de erkende laboratoria of deskundigen de monsterneming, de analyses van monsters en de bewaarprocedures hebben uitgevoerd in overeenstemming met de geldende normen, tot bewijs van het tegendeel. Indien wordt aangetoond dat eventuele onregelmatigheden niet tot een afwijkend analyseresultaat hebben geleid, blijven de resultaten van de analyses geldig. Personen tegen wie de analyseresultaten worden ingeroepen, hebben het recht om binnen veertien dagen nadat ze van de analyseresultaten op de hoogte werden gebracht, een tweede monster te laten onderzoeken door een erkend laboratorium of een erkende deskundige van hun keuze.

Als er op basis van het onderzoek een inbreuk wordt vastgesteld, zijn de overtreders ertoe gehouden de uitgaven van de havenkapiteinsdienst als gevolg van de onderzoeksdaten, vermeld in deze paragraaf, terug te betalen, zelfs indien op de vaststelling geen strafrechtelijke veroordeling volgt.

Behoudens in geval van onredelijke belemmering van de normale handelsexploitatie kunnen de rechtsonderhorigen die aan de onderzoeksdaten of bevelen, vermeld in deze paragraaf, worden onderworpen, geen aanspraak maken op enige vorm van schadeloosstelling”.

Artikel 18, §2 van het Havenkapiteinsdecreet bepaalt dat de havenkapiteins en de haveninspecteurs, bijgestaan door de havenagenten, bepaalde veiligheidsmaatregelen kunnen opleggen bij een ongeval of als de veiligheid, het milieu of de exploitatie van de haven in het gedrang komt. Desgevallend

ces mesures de sécurité peuvent être exécutées par voie de contrainte aux risques et frais de la partie adverse.

Cependant, les pouvoirs du capitaine de port ne sont pas de pleins pouvoirs de police car le capitaine de port agissant dans le cadre de la fonction de police administrative spéciale a un champ de compétence plus spécifique et moins étendu que les autorités de police administrative générale et le capitaine de port n'intervient que dans les aspects de l'ordre public dont il est chargé en vertu de lois spéciales.

Il est donc particulièrement incohérent à cet égard que les ports maritimes disposent d'une capitainerie de port ayant moins de possibilités et de pouvoirs de police (en matière de sûreté maritime) que les ports de plus petite taille où le directeur coordinateur dispose de pleins pouvoirs de police. Les mêmes problématiques se posent pour tous les ports maritimes.

La Loi caméras s'applique dans la mesure où les caméras de surveillance ne sont pas régies par ou en vertu d'une législation spéciale. Tel est, par exemple, le cas pour les services de police, qui disposent de leur propre régime dans la Loi sur la fonction de police depuis 2018. Ils ne sont donc pas soumis aux dispositions de la Loi caméras. En effet, l'application de la Loi caméras générale aux missions spécifiques des services de police posait des difficultés pratiques trop importantes.

Comme pour les services de police, la Loi caméras n'est pas adaptée au fonctionnement des ports maritimes en général et du capitaine de port en particulier qui - comme expliqué plus haut - disposent eux-mêmes de pouvoirs de police mais ne sont pas des services de police au sens de la Loi sur la fonction de police et ne peuvent donc pas se prévaloir des dispositions spéciales qui y sont contenues, notamment en ce qui concerne l'utilisation de caméras. Cela signifie que la capitainerie du port seraient soumis aux dispositions de la Loi caméras pour l'installation ou l'utilisation de caméras de surveillance.

Toutefois, comme expliqué plus haut, les capitaineries du port ne peuvent pas être assimilés à des organisations ordinaires. En voici les raisons :

kunnen deze veiligheidsmaatregelen gedwongen uitgevoerd worden, op risico en kosten van de tegenpartij.

De bevoegdheden van de havenkapitein zijn echter geen volle politionele bevoegdheden omdat de in het raam van de bijzondere bestuurlijke politie handelende havenkapitein een meer specifiek en minder uitgebreid bevoegdheidsdomein heeft dan de overheden van algemene bestuurlijke politie en de havenkapitein laat zich slechts in met die aspecten van de openbare orde die opgedragen zijn krachtens bijzondere wetten.

Het is in deze dan ook bijzonder inconsistent dat de zeehavens een havenkapiteinsdienst met minder mogelijkheden en politionele bevoegdheden hebben (wat betreft maritieme beveiliging) dan de kleinere havens waar de directeur-coördinator volledige politionele bevoegdheden heeft. Voor alle zeehavens spelen dezelfde problematieken..

De Camerawet is van toepassing voor zover de bewakingscamera's niet zijn geregeld door of krachtens een bijzondere wetgeving. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de politiediensten die sinds 2018 een eigen regeling hebben in de Wet op het Politieambt. Zij vallen dus niet onder de bepalingen van de Camerawet. Dit omdat de toepassing van de algemene Camerawet op de specifieke opdrachten van de politiediensten voor te grote praktische moeilijkheden zorgde.

Net als voor de politiediensten is de Camerawet niet afgestemd op de werking van zeehavens in het algemeen en de havenkapitein in het bijzonder die – zoals hierboven toegelicht – zelf politionele bevoegdheden hebben maar geen politiedienst zijn zoals gedefinieerd in de Wet op het Politieambt en dus ook geen beroep kunnen doen op de bijzondere bepalingen die daarin zijn neergelegd, meer bepaald inzake cameragebruik. Dat betekent dat de havenkapiteinsdienst onder de bepalingen van de Camerawet zou vallen voor het installeren of gebruiken van bewakingscamera's.

Zoals reeds vermeld zijn havenkapiteinsdiensten echter niet zomaar gelijk te stellen met andere doorsnee organisaties. De redenen hiervoor zijn als volgt:

- L'article 2, 1° du Décret portuaire dispose qu'une régie portuaire est une autorité de droit public ayant comme tâche d'assurer la gestion et l'exploitation des zones portuaires (en Région flamande) (Anvers, Gand, Bruges-Zeebrugge et Ostende) et qui exerce les compétences administratives portuaires conformément aux dispositions du Décret portuaire, dont l'exercice de la police administrative particulière (article 2, 2° du Décret portuaire) ;
- L'article 14 du Décret portuaire dispose que chaque régie portuaire dispose d'une capitainerie de port qui est chargée de prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver l'ordre public, la tranquillité et la sécurité de l'activité portuaire ;
- L'article 4 du Décret portant la capitainerie de port précise que la capitainerie de port est chargée de prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver l'ordre public, la tranquillité, la sécurité de l'exploitation du port et l'environnement dans la zone portuaire et supervise et fait respecter les règlements de police portuaire ;
- L'article 10, § 2 du Décret portant la capitainerie de port dispose qu'outre les compétences policières particulières visées à l'article 4, les capitaines de port peuvent détecter, constater et établir des procès-verbaux sur les infractions à toutes les autres lois et réglementations ainsi que sur toutes les autres infractions dans la zone portuaire ;
- L'article 10, §3 du Décret portant la capitainerie de port ajoute que, lors de l'exercice des devoirs de leur fonction tels que définis plus haut, les capitaines de port sont
- Artikel 2, 1° van het Havendecreet bepaalt dat een havenbedrijf een publiekrechtelijke overheid is die als taak heeft het beheer en de exploitatie van de havengebieden (binnen het Vlaamse Gewest) (Antwerpen, Gent, Brugge-Zeebrugge en Oostende) en die de havenbestuurlijke bevoegdheden uitoefent overeenkomstig de bepalingen van het Havendecreet, waaronder de uitoefening van de bijzondere administratieve politie (artikel 2, 2° Havendecreet);
- Artikel 14 van het Havendecreet bepaalt dat onder ieder havenbedrijf een Havenkapiteinsdienst ressorteert, die instaat voor het nemen van alle maatregelen ter vrijwaring van de openbare orde, rust en veiligheid van de havenbedrijvigheid;
- Artikel 4 van het Havenkapiteinsdecreet specificeert dat de havenkapiteinsdienst belast is met het nemen van alle maatregelen ter vrijwaring van de openbare orde, de rust, de veiligheid van de exploitatie van de haven en het milieu in het havengebied, en daarnaast toezicht houdt op en handhaving voorziet van havenpolitieverordeningen;
- Artikel 10, § 2, van het Havenkapiteinsdecreet vermeldt dat naast de in artikel 4 genoemde bijzondere politiebevoegdheden, de havenkapiteins tevens de overtredingen van alle andere wetten en reglementen alsmede andere misdrijven binnen het havengebied kunnen opsporen, vaststellen en er een proces-verbaal van opstellen;
- Artikel 10, § 3, van het Havenkapiteinsdecreet vult aan dat de havenkapiteins, in de uitoefening van hun ambtsplichten omschreven zoals hierboven, officieren van

des officiers de police judiciaire, auxiliaires du procureur du Roi.

Un certain nombre d'autres problèmes rendent l'exercice des pouvoirs de police par la capitainerie de port difficile. Sur la base des dispositions de la Loi caméras, la zone portuaire de certains ports pourrait être considérée comme un lieu ouvert, à savoir « tout lieu non délimité par une enceinte et accessible librement au public ». Selon l'article 2, 3°/1 de la Loi caméras, une enceinte est une « *délimitation d'un lieu composée au minimum d'une démarcation visuelle claire ou d'une indication permettant de clairement distinguer les lieux* ». Vu que certaines zones portuaires sont très étendues, englobent parfois des cœurs de villages ou sont traversées par des axes routiers importants, qu'il s'agisse de routes communales ou de routes régionales, il est difficile, pour ces zones portuaires, de savoir si elles sont « délimitées par une enceinte » ou non. Même si certains règlements portuaires disposent que la zone portuaire est seulement accessible aux personnes qui doivent y être présentes pour leurs fonctions ou leur travail et aux personnes qui y sont habilitées par la capitainerie du port (voir, par exemple, les articles 1.3.6.1 et 2.2.1 du Règlement portuaire général pour la plateforme de Zeebrugge), cela ne signifie pas pour autant que cette zone portuaire est « délimitée par une enceinte » au sens de la Loi caméras. Pourtant, il est très important que le statut de la zone portuaire en tant que « lieu délimité par une enceinte » ou non soit clair, dès lors qu'en vertu de la Loi caméras, seules les autorités publiques seraient autorisées à installer des caméras de surveillance fixes dans la zone portuaire. La question de savoir si les capitaineries du port peuvent être considérées comme des autorités publiques au sens de la Loi caméras est ambiguë. Il faut également éviter les situations où cette ambiguïté serait susceptible d'entraîner l'application de règles différentes d'un port à l'autre. Le but du présent projet de loi est de lever ces ambiguïtés en disposant que la capitainerie de port ne relève pas de la Loi caméras, vu les ambiguïtés et les difficultés que cela pose parce qu'un port ou une installation portuaire n'est pas comparable à une organisation ordinaire et nécessite donc (voir également supra, motivation spécifique) un régime particulier est nécessaire. Ces ambiguïtés et difficultés sont expliquées plus en détail ci-dessous.

gerechtelijke politie, hulpofficieren van de procureur des Konings zijn.

Een aantal andere knelpunten maken het voor havenkapiteinsdienst moeilijk om hun politionele bevoegdheden uit te oefenen. Op basis van de bepalingen van de Camerawet zou het havengebied van sommige havens als een niet-besloten plaats beschouwd kunnen worden, zijnde "elke plaats die niet door een omsluiting is afgebakend en vrij toegankelijk is voor het publiek". Volgens artikel 2, 3°/1 van de Camerawet is een omsluiting een "*afbakening van een plaats bestaande uit minstens een duidelijke visuele afscheiding of een aanduiding waardoor de plaatsen duidelijk van elkaar onderscheiden kunnen worden*". Gezien sommige havengebieden zeer uitgestrekt zijn, soms dorpskernen bevatten of doorkruist worden door belangrijke verkeersassen, zowel gemeentelijke wegen als gewestwegen, is het voor deze havengebieden onduidelijk of deze al dan niet "omsloten" zijn. Ook al bepalen sommige havenverordeningen dat het havengebied enkel toegankelijk is voor personen die er voor hun ambt of werkzaamheden aanwezig moeten zijn en voor personen door de havenkapiteinsdienst bevoegd verklaard (bv. zie artikelen 1.3.6.1 en 2.2.1 van de Algemene Havenverordening voor het platform Zeebrugge), dan nog maakt dit dat havengebied nog niet "omsloten" in de zin van de Camerawet. Nochtans is duidelijkheid omtrent het statuut van het havengebied als al dan niet "omsloten" plaats zeer belangrijk, aangezien op basis van de Camerawet enkel openbare overheden vaste bewakingscamera's zouden mogen plaatsen in het havengebied. Er bestaat onduidelijkheid over de vraag of havenkapiteinsdiensten als openbare overheden onder de Camerawet kunnen worden beschouwd. Ook dienst een situatie vermeden te worden waarbij deze onduidelijkheid ertoe zou kunnen leiden dat camera's in de ene haven aan andere regels onderworpen zijn dan camera's in een andere haven. Het is de bedoeling van dit wetsontwerp om deze onduidelijkheden weg te nemen door te bepalen dat de havenkapiteindienst niet onder de Camerawet vallen gezien de onduidelijkheden en moeilijkheden die dat oplevert omdat een haven of havenfaciliteit niet te vergelijken is met een doorsnee organisatie en daarom (zie ook supra, specifieke motivering) een bijzondere regeling vereist. Die onduidelijkheden en moeilijkheden worden hieronder verder toegelicht.

Ainsi, les ports et leurs installations portuaires relèvent de la législation relative aux marchés publics et de la réglementation sur les aides d'État et la concurrence. Ils doivent également respecter les principes de bonne administration (tels que l'obligation de motivation et l'obligation de transparence, entre autres). Ils sont également soumis au Décret de gouvernance, ce qui les oblige à respecter le principe de la publicité de l'administration. Par ailleurs, le Règlement européen 2017/352 concernant les ports établit des règles relatives à la transparence financière et des redevances pour les services portuaires et l'utilisation de l'infrastructure portuaire. Ces redevances doivent être transparentes, facilement identifiables et non discriminatoires. Un autre exemple est le pouvoir d'expropriation dont ils disposent en vertu de leurs compétences administratives portuaires. En d'autres termes, ils poursuivent une finalité sociale (intérêt général).

La capitainerie de port dispose de pouvoirs de police, mais n'est pas un service de police au sens de la Loi sur la fonction de police. La Loi caméras générique s'appliquerait donc aux capitaineries du port. Toutefois, cette réglementation est décrite de manière trop restrictive pour servir de base adéquate à ces organisations spécifiques dotées de pouvoirs de police spécifiques. Les capitaineries de port se trouvent (risquent de se trouver) entre deux chaises en ce qui concerne leurs tâches de surveillance et de contrôle et les solutions que les caméras pourraient apporter. Par conséquent, il n'y a d'autre possibilité que d'introduire un régime distinct concernant les caméras pour la capitainerie de port afin que cette dernière puisse exercer de manière adéquate ses pouvoirs de police et que la réglementation puisse donc être appliquée sans failles.

Il n'est pas du tout inhabituel que des régimes distincts coexistent pour ce qui est de la réglementation sur les caméras. Comme expliqué précédemment, les services de police sont soumis aux dispositions de la Loi sur la fonction de police du 5 août 1992 en ce qui concerne la réglementation sur les caméras. Les caméras en mer du Nord sont quant à elles soumises aux dispositions pertinentes du CBN.

Zo vallen havens en hun havenfaciliteiten onder de wetgeving overheidsopdrachten en de reglementering inzake staatssteun en mededinging. Verder moeten zij de beginselen van behoorlijk bestuur naleven (zoals onder meer de motiveringsplicht en de transparantieplicht). Ook vallen zij onder het Bestuursdecreet waardoor zij gebonden zijn aan de openbaarheid van bestuur. De Europese Havenverordening 2017/352 legt dan weer voorschriften vast inzake financiële transparantie en heffingen op havendiensten en op het gebruik van haveninfrastructuur. Deze heffingen moeten transparant, makkelijk identificeerbaar en niet discriminerend zijn. Nog een ander voorbeeld volgt uit de onteigeningsbevoegdheid die zij hebben in het kader van hun havenbestuurlijke bevoegdheden. Zij streven met andere woorden een maatschappelijk doel (algemeen belang) na.

De havenkapiteinsdienst heeft politionele bevoegdheden, maar zijn geen politiedienst in de zin van de Wet op het Politieambt. De generieke Camerawet zou in die situatie op havenkapiteinsdiensten van toepassing zijn. Echter deze regelgeving is te strikt omschreven om als adequate basis te dienen voor deze specifieke organisaties met specifieke politionele bevoegdheden. Havenkapiteinsdiensten vallen (dreigen) wat betreft hun bewakings- en toezichtsoopdrachten en de mogelijke oplossingen die camera's daarin zouden kunnen spelen, tussen wal en schip (te vallen). Daarom is er geen andere mogelijkheid dan voor de havenkapiteinsdienst een apart regime voor camera's in te voeren, teneinde zijn politionele bevoegdheden adequaat te kunnen uitvoeren zonder leemten op vlak van handhaving.

Het is helemaal niet ongebruikelijk dat er aparte regimes bestaan binnen de cameraregelgeving. De politiediensten zijn, zoals eerder toegelicht, wat betreft cameraregelgeving onderworpen aan de desbetreffende bepalingen in de Wet op het Politieambt van 5 augustus 1992. Camera's op de Noordzee zijn onderworpen aan de desbetreffende bepalingen in het BSW.

Le présent projet de loi offre une solution à tous ces problèmes ainsi qu'un cadre moderne dans lequel les capitaineries de port peuvent utiliser des caméras pour exercer leurs pouvoirs de police de la meilleure façon possible et avec toute la sécurité juridique nécessaire. Il permet de clarifier certaines questions qui se posaient dans la pratique (par exemple, en ce qui concerne les emplacements des caméras et leur périmètre, l'utilisation de caméras de surveillance intelligentes, la durée de conservation des images, l'accès aux images en temps réel pour les services de police ou l'accès aux images pour les personnes filmées). Il permet également d'éviter que les images de caméras prises par la capitainerie de port dans la zone portuaire soient contestées quant à leur validité et deviennent ainsi inutilisables pour l'objectif poursuivi, à savoir garantir la sécurité et sûreté maritime. Pour être clair, cette proposition n'affecte en rien les compétences des autres services de police.

Vu que des personnes physiques peuvent être identifiées lorsque des images sont prises et que des sons sont enregistrés, le projet doit respecter les obligations imposées par le Règlement général sur la protection des données 2016/679 du 27 avril 2016 (RGPD) d'une part et par la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements des données à caractère personnel d'autre part. En tant que règlement, le RGPD a un effet direct, ce qui signifie que toutes ses dispositions doivent être respectées. A titre d'exemple, on peut citer l'article 9 du RGPD qui stipule que le traitement des données à caractère personnel qui révèlent, entre autres, l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, les convictions religieuses ou philosophiques, l'appartenance syndicale, ou les données relatives au comportement sexuel ou à l'orientation sexuelle d'une personne est interdit, sauf dans les cas prévus par le RGPD. Toutefois, cet article est explicitement mentionné pour des raisons d'importance.

Des informations plus détaillées sur la réglementation relative aux caméras dans les ports sont données dans le commentaire article par article, en particulier pour l'article 33.

5. Commentaire article par article

Het voorliggende wetsontwerp biedt een antwoord op al deze verschillende knelpunten en zorgt voor een modern kader waarbinnen de havenkapiteinsdiensten gebruik kunnen maken van camera's om hun politionele bevoegdheden zo goed mogelijk en met de nodige rechtszekerheid uit te voeren. Het laat toe meer duidelijkheid te bieden op bepaalde vragen die zich in de praktijk stelden (bijvoorbeeld wat betreft de plaatsen van de camera's en hun perimeter, het gebruik van intelligente bewakingscamera's, de bewaartermijn van de beelden, toegang door de politiediensten in real time of toegang tot de beelden voor de gefilmde personen). Het laat ook toe te vermijden dat door de havenkapiteinsdienst in het havengebied gemaakte camerabeelden op hun geldigheid aangevochten zouden worden en hierdoor onbruikbaar worden voor hun doel, zijnde het garanderen van de maritieme veiligheid en beveiliging. Voor alle duidelijkheid, met dit voorstel wordt geenszins geraakt aan de bevoegdheden van andere politiediensten.

Omdat tijdens het maken van beelden en geluidsopnames natuurlijke personen geïdentificeerd kunnen worden, moet het ontwerp de verplichtingen naleven die worden opgelegd enerzijds door de Algemene Verordening Gegevensbescherming 2016/679 van 27 april 2016 (AVG) en anderzijds door de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens. De AVG heeft als verordening rechtstreekse werking waardoor al diens bepalingen dienen te worden nageleefd. Als voorbeeld kan worden verwezen naar artikel 9 van de AVG dat stelt dat de verwerking van persoonsgegevens waaruit onder andere ras of etnische afkomst, politieke opvattingen, religieuze of levensbeschouwelijke overtuigingen, of het lidmaatschap van een vakbond blijken, of gegevens met betrekking tot iemands seksueel gedrag of seksuele gerichtheid verboden is, behalve in de door de AVG voorziene gevallen. Dit artikel wordt omwille van de belangrijkheid echter uitdrukkelijk vermeld.

Meer gedetailleerde informatie over de wijze waarop de camera's in de haven geregeld worden, is te vinden bij de artikelsgewijze bespreking, in het bijzonder bij artikel 33.

5. Artikelsgewijze bespreking

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

Article 2

Comme mentionné dans l'exposé général, l'interdiction portuaire est une sanction autonome qui peut être imposée par le juge. Pour permettre le contrôle d'une interdiction portuaire sur le plan juridique, il est nécessaire qu'une interdiction portuaire effective puisse être mentionnée sur les extraits du casier judiciaire. Cet article offre la base juridique pour que l'interdiction portuaire puisse être reprise dans les bases de données du Casier judiciaire central du SPF Justice.

Cet article doit être lu conjointement avec l'article 3 et le nouvel article 2.5.4.12 du Code belge de la Navigation qui précise les finalités et l'utilisation d'un extrait spécial du Casier judiciaire central.

Article 3

Cet article introduit un extrait spécial du Casier judiciaire central pour les activités exercées dans les ports, les installations portuaires, les terminaux intérieurs et les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime ou à bord des navires belges. Les employeurs de ces secteurs sont autorisés à demander à une personne ce nouvel extrait sur lequel figurent des informations supplémentaires telles que les peines de travail, les peines de probation et l'interdiction portuaire lors de l'engagement de celui. L'employeur n'a pas directement d'accès à cet extrait.

Par rapport à l'extrait standard, les peines de travail d'intérêt général, les peines avec surveillance électronique ou les peines de probation autonome pour une liste exhaustive d'infractions sont également incluses dans ce nouvel extrait et ceci pour une période de trois ans. Il s'agit notamment des infractions à la loi sur les stupéfiants, à la sûreté maritime et à deux articles du code pénal relatifs à l'association de malfaiteurs et au vol ou à l'extorsion de fonds, ou à l'entrée dans les ports et les installations portuaires. Les autres peines de travail

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

Artikel 2

Zoals in de algemene toelichting reeds aangehaald, is het havenverbod een autonome straf die door de rechter kan worden opgelegd. Om de controle op een havenverbod ook juridisch mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat een effectief havenverbod vermeld kan worden op de uittreksels uit het strafregister. Dit artikel zorgt dan ook voor de juridische basis dat het havenverbod kan opgenomen in de databanken van het Centraal Strafregister bij de FOD Justitie.

Dit artikel moet samen gelezen worden met artikel 3 en het nieuwe artikel 2.5.4.12 in het Belgisch Scheepvaartwetboek dat de doeleinden en gebruik van een bijzonder uittreksel uit het Centraal Strafregister maakt.

Artikel 3

Dit artikel voert een bijzonder uittreksel uit het Centraal Strafregister in voor activiteiten die worden uitgevoerd in de havens, havenfaciliteiten, faciliteiten gelegen in het binnenland of vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging of aan boord van Belgische schepen. Werkgevers in deze sectoren mogen bij de indiensttreding van een persoon dit nieuwe uittreksel waarop bijkomende inlichtingen zoals werkstraffen, probatiestrafen en het havenverbod worden vermeld vragen aan de deze persoon. De werkgever heeft hiertoe geen rechtstreekse toegang tot dit uittreksel.

Ten opzichte van het standaard uittreksel worden ook de werkstraffen, straffen met elektronisch toezicht of autonome probatiestrafen voor een limitatieve lijst van inbreuken opgenomen op dit nieuwe uittreksel en dit voor een periode van 3 jaar. Het betreft inbreuken op de drugswet, de maritieme beveiliging en 2 onderdelen van het Strafwetboek die betrekking hebben op criminele bendevorming en diefstal of afpersing, of het binnendringen van havens en havenfaciliteiten. De andere veroordelingen tot werkstraffen, straffen met elektronisch toezicht of

d'intérêt général, de surveillance électronique ou de probation autonome prévues par d'autres législations ou articles du Code pénal ne sont pas mentionnées dans cet extrait spécial.

Article 4

Cet article adapte l'article du Code pénal qui rend punissable l'intrusion dans une installation portuaire et l'étend aux terminaux intérieurs qui entreront dans le champ d'application de cette législation (voir les articles 14 et 22 infra).

Article 5

L'interdiction portuaire peut alors être prononcée à l'encontre d'un ou plusieurs ports et installations portuaires. Dans la pratique, l'interdiction portuaire est toujours imposée à l'ensemble des ports et installations portuaires. L'article 5 du projet de loi fait également de cette pratique la règle juridique. En effet, une interdiction portuaire est à la fois une interdiction de localisation et une interdiction d'occupation. Il existe également plusieurs installations portuaires dont les entrées sont communes, ce qui rend l'interdiction portuaire inefficace pour chacune d'entre elles.

Articles 6, 7 et 8

Ces articles apportent des modifications à la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers (ci-après : Loi sur les étrangers). Ces modifications sont liées à la modification mentionnée à l'article 13 et à l'arrêt n° 75/2022 de la Cour constitutionnelle. Etant donné qu'à la suite de cet arrêt, le lien est établi, pour les passagers clandestins, avec le refus d'entrée et la détention en vertu de la Loi sur les étrangers, les dispositions relatives aux obligations du transporteur concernant l'accès des étrangers au territoire (art. 74/2 à 74/4bis Loi sur les étrangers) doivent également s'appliquer sans la moindre ambiguïté dans le cas des passagers clandestins. Le terme "passager(s)" qui apparaît dans ces articles fait débat dans la doctrine et la jurisprudence (voir p.ex. Cour d'appel d'Anvers, 23 mars 2006, Dir. eur. Transport 2006, n° 3, 361, estimant que les passagers clandestins ne peuvent pas être considérés comme des "passagers" au sens de ces articles). Ce terme est par conséquent remplacé par "étranger(s)", ce qui est aussi conforme à la réglementation européenne applicable (art. 26 Convention d'application de

autonome probatiestrafpen op andere wetgevingen of onderdelen van het strafwetboek worden niet vermeld op dit bijzonder uittreksel.

Artikel 4

Dit betreft de aanpassing van het artikel in het Strafwetboek dat het binnendringen in een havenfaciliteit strafbaar maakt ook uitbreidt naar de terminals gelegen in het binnenland die onder de toepassing van de deze wetgeving zullen komen te liggen (zie verder bij de artikelen 14 en 22).

Artikel 5

Het havenverbod kan nu worden uitgesproken één of meerdere havens en havenfaciliteiten. In de praktijk wordt een havenverbod altijd opgelegd voor alle havens en havenfaciliteiten. Artikel 5 van het wetsontwerp maakt van deze praktijk ook de juridische regel. Immers is een havenverbod zowel een plaats- als een beroepsverbod. Ook zijn er verschillende havenfaciliteiten die toegangen met elkaar delen waardoor een havenverbod voor één van deze faciliteiten niet werkzaam is.

Artikelen 6, 7 en 8

In deze artikelen worden wijzigingen aangebracht in de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen (hierna: Vreemdelingenwet). Dit hangt samen met de wijziging vermeld in artikel 13 en het arrest nr. 75/2022 van het Grondwettelijk Hof. Aangezien als gevolg van dit arrest voor verstekelingen de link gemaakt wordt met de weigering tot binnenkomst en vasthouding op grond van deze Vreemdelingenwet, dienen ook de bepalingen over de verplichtingen van de vervoerder met betrekking tot de toegang van vreemdelingen tot het grondgebied (art. 74/2 tot 74/4bis Vreemdelingenwet) ondubbelzinnig van toepassing te zijn ingeval van verstekelingen. De term "passagier(s)" in deze artikelen geeft hierbij aanleiding tot discussie in bepaalde rechtsleer en rechtspraak (zie bv Hof van Beroep Antwerpen 23 maart 2006, Eur. Veroerr. 2006, afl. 3, 361, waarbij geoordeeld werd dat verstekelingen niet beschouwd kunnen worden als "passagier" in de zin van deze artikelen). Dit woord wordt bijgevolg gewijzigd in "vreemdeling(en)". Dit is ook in lijn met de toepasselijke Europese

l'Accord de Schengen et Directive 2001/51/CE), qui ne parle pas non plus de “passager”, mais de façon plus générale d’“étranger” ou de “personne transportée”.

Selon la définition prévue dans la Loi sur les étrangers, le terme “étranger” peut également s'appliquer aux citoyens de l'Union. Cette possibilité n'est pas obligatoirement prévue par la Convention d'application de l'Accord de Schengen et la Directive 2001/51/CE mentionnées (qui s'appliquent toutes deux aux seuls ressortissants de pays tiers), mais elle a été autorisée par la Cour constitutionnelle dans son arrêt n° 179/2021 concernant l'article 74/4bis.

L'article 14/4 est adapté de sorte que les suppléments administratifs soient alignés sur les suppléments administratifs perçus pour la transaction pénale. Une nouvelle indexation est également introduite conformément à l'article 216bis du Code d'instruction criminelle.

Article 10

Dans les sources du droit de la navigation reprises dans le Code belge de la Navigation, une définition de la directive ETS 2003/87/CE est ajoutée. Le transport maritime a été intégré au champ d'application du système d'échange de quotas d'émission par la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union. Comme tous les actes délégués n'ont pas encore été adoptés par la Commission et qu'ils peuvent également changer, il est nécessaire de pouvoir renvoyer à cette directive plutôt que d'incorporer toutes les dispositions dans la législation nationale (voir infra).

Article 11

Le Carrefour d'information maritime se compose de quatre partenaires : la Défense, la Police de la navigation, les douanes et la DG Navigation. Au niveau fédéral, des inspections sont également effectuées en mer et au-dessus de la mer par le Service Milieu marin du SPF Santé publique, Environnement et Sécurité de

reglementering (art. 26 Schengenuitvoeringsovereenkomst en Richtlijn 2001/51/EG), die immers evenmin spreken over “passagier”, maar meer algemeen over “vreemdeling” of “vervoerde persoon”.

Deze term “vreemdeling” laat volgens de definitie van de Vreemdelingenwet toe dat het ook van toepassing is op burgers van de Unie. Dit is niet verplicht voorzien door de vermelde Schengenuitvoeringsovereenkomst en Richtlijn 2001/51/EG (die beide enkel van toepassing zijn op onderdanen van derde landen), maar dit is wel toegelaten door het Grondwettelijk Hof in zijn arrest nr. 179/2021 met betrekking tot artikel 74/4bis.

Artikel 14/4 wordt aangepast zodat de administratieve toeslagen in lijn zijn met de administratieve toeslagen die geheven zijn bij de strafrechtelijk minnelijke schikking. Eveneens wordt er een nieuwe indexatie ingevoerd in lijn met artikel 216bis van het wetboek van Strafvordering.

Artikel 10

Bij de bronnen van het scheepvaartrecht in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een definitie toegevoegd van de ETS-richtlijn 2003/87/EG. Scheepvaart werd binnen het kader van emissiehandel gebracht door richtlijn (EU) 2023/959 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Unie en Besluit (EU) 2015/1814 betreffende de instelling en de werking van een marktstabiliteitsreserve voor de EU-regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten. Doordat nog niet alle gedelegeerde handelingen door de Commissie zijn genomen en deze ook kunnen wijzigen is het noodzakelijk om te kunnen verwijzen naar deze richtlijn in plaats van alle bepalingen op te nemen in nationale wetgeving. (zie verder).

Artikel 11

Het Maritiem informatiekruispunt bestaat uit vier partners: Defensie, Scheepvaartpolitie, Douane en DG Scheepvaart. Op federaal niveau worden er ook inspecties op en boven zee uitgevoerd door de Dienst Marien Milieu van de FOD Volksgezondheid, Leefmilieu en Veiligheid van de Voedselketen en de

la Chaîne alimentaire et l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord (UGMM) qui, au moyen d'un avion équipé de tous les capteurs nécessaires, se chargent des contrôles que la Belgique est tenue d'effectuer dans le cadre de l'exécution de ses obligations internationales. L'article 43 régit l'échange de données entre ces six partenaires et, par souci de lisibilité des textes, une définition du MIK+, qui regroupe les six partenaires, est intégrée.

Article 12

L'article 2.4.4.2, qui traite des passagers clandestins dans un port belge, est modifié afin d'assurer sa conformité avec l'arrêt n° 75/2022 du 9 juin 2022 de la Cour constitutionnelle. Cet arrêt a annulé l'article 2.4.4.2 dans la mesure où il ne régit pas le débarquement de passagers clandestins dans quatre situations spécifiques et où la détention à bord du navire ne s'accompagne pas des garanties nécessaires en termes de motivation, de notification et de droit de recours.

Le nouveau quatrième alinéa du paragraphe 3 prévoit les quatre cas dans lesquels le débarquement doit avoir lieu, comme demandé par la Cour constitutionnelle. Le dispositif de l'arrêt (premier à quatrième tirets) est assez fidèlement suivi, à l'exception des petites adaptations suivantes.

En ce qui concerne le point 2°, la Cour parle dans son dispositif de "demander la protection internationale", mais ce terme est ambigu dans le cadre de la Loi sur les étrangers. L'article 50, § 3, de la Loi sur les étrangers établit une distinction entre la présentation, dans un premier temps, d'une demande de protection internationale et, dans un second temps, l'introduction formelle d'une demande de protection internationale auprès des autorités désignées (art. 71/2 AR 8 octobre 1981). Au point 2°, la terminologie "présenter une demande de protection internationale" est privilégiée ; c'est celle qui correspond indubitablement le mieux à l'intention de la Cour, dans le contexte de passagers clandestins à bord d'un navire. Pour ce qui est du passage "pendant l'examen de sa demande", l'attention est attirée sur le fait que cela porte aussi sur le délai de recours suspensif et l'éventuelle décision en appel.

Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) die met een vliegtuig, dat met alle noodzakelijke sensoren werd uitgerust, instaan voor de controles die België verplicht moet doen in uitvoering van haar internationale verplichtingen. In artikel 43 wordt de gegevensuitwisseling tussen deze zes partners geregeld en voor de leesbaarheid van de teksten wordt hiervoor een definitie opgenomen die de zes partners omvat, met name MIK+.

Artikel 12

Artikel 2.4.4.2, dat handelt over verstekelingen in een Belgische haven, wordt gewijzigd ten einde het in overeenstemming te brengen met het arrest nr. 75/2022 van 9 juni 2022 van het Grondwettelijk Hof. Bij dit arrest werd artikel 2.4.4.2 vernietigd in zoverre het niet de ontschepping regelt van verstekelingen in een viertal specifieke situaties, en in zoverre de vasthouding aan boord van het schip niet met de nodige waarborgen inzake motivering, kennisgeving en recht op beroep gepaard gaat.

In een nieuw vierde lid van paragraaf 3 worden de vier gevallen geregeld waarin ontschepping moet plaatsvinden, zoals gevraagd door het Grondwettelijk Hof. Hierbij wordt het dictum van het arrest (eerste tot vierde streepje) vrij getrouw gevolgd, behoudens volgende kleine aanpassingen.

Met betrekking tot punt 2° sprak het Hof in het dictum over "internationale bescherming verzoeken", maar dit is een ambigue term in het kader van de Vreemdelingenwet. In artikel 50, § 3, van de Vreemdelingenwet wordt een onderscheid gemaakt tussen eerst een verzoek om internationale bescherming *doen*, en vervolgens formeel een verzoek om internationale bescherming *indienen* bij de aangewezen overheden (art. 71/2 KB 8 oktober 1981). In punt 2° wordt geopteerd voor de terminologie "een verzoek om internationale bescherming doen", hetgeen in deze context van verstekelingen aan boord van een schip ongetwijfeld het meest aansluit bij de bedoeling van het Hof. Wat betreft de passage "gedurende het onderzoek van zijn verzoek" wordt de aandacht er op gevestigd dat dit eveneens betrekking heeft op de schorsende beroepstermijn en de eventuele uitspraak in beroep.

Le débarquement peut désormais aussi avoir lieu dans d'autres cas (exceptionnels, humanitaires) qui ne sont pas mentionnés explicitement par la Cour. En effet, comme c'était le cas jusqu'à présent, les cas mentionnés au troisième alinéa ne sont pas exhaustifs. C'est ce qui ressort de l'exposé des motifs de l'article initial 2.4.4.2, qui reconnaît déjà au moins de façon implicite l'admissibilité juridique d'un débarquement "pour un traitement médical ou pendant le traitement d'un accès à la protection internationale" (*Doc. parl. n° 54-3536/1, pag. 290*). Pour lever toute ambiguïté à ce sujet, les mots "en particulier" sont ajoutés au troisième alinéa.

Le cinquième alinéa ajoute de manière générale que l'intéressé peut à nouveau être embarqué si les conditions du débarquement ne sont plus remplies. La Cour mentionne explicitement l'hypothèse du débarquement temporaire pour les cas mentionnés aux 3° et 4°, et implicitement pour le 2° ("pendant l'examen de sa demande", s'il débouche sur une décision négative). Une généralisation semble dès lors opportune et juste, le but étant d'en faire un principe horizontal. Néanmoins, les débarquements et embarquements qui se succèdent rapidement seront en règle générale évités, étant donné les dangers physiques qui y sont liés pour l'ensemble des parties concernées.

Dans un nouveau paragraphe 3/1, il est donné suite aux cinquième et dernier tirets du dispositif. A cet égard, la Cour a annulé l'article 2.4.4.2 "en ce qu'il n'assortit d'aucune des garanties énumérées en B.53.1 la détention à bord du navire qu'il prévoit". Le point B.53.1 stipule à son tour :

"Le défaut de disposition législative prévoyant qu'un passager clandestin à bord d'un navire dans un port belge est informé dans le plus court délai et dans une langue qu'il maîtrise des raisons de sa détention, qu'il a le droit d'introduire un recours devant un tribunal afin que celui-ci statue à bref délai sur la légalité de sa détention et ordonne sa libération si la détention est illégale, qu'il est informé de la possibilité d'obtenir une assistance juridique, le cas échéant sous la forme de l'aide juridique gratuite, pour introduire un tel recours juridictionnel et, enfin, que la détention est limitée dans le temps, viole l'article 12, alinéa 1er, de la Constitution, lu en combinaison avec l'article 5 de la Convention européenne des droits de l'homme.

Voorts kan ontschepping ook plaatsvinden in andere (uitzonderlijke, humanitaire) gevallen die niet expliciet door het Hof worden vermeld. Net zoals tot nu toe het geval was, zijn de gevallen vermeld in het derde lid immers niet-exhaustief. Dit blijkt uit de memorie van toelichting bij het oorspronkelijke artikel 2.4.4.2, dat reeds minstens impliciet de juridische toelaatbaarheid erkent van een ontschepping "voor medische behandeling of gedurende de behandeling van een verzoek tot internationale bescherming" (*Parl. St. nr. 54-3536/1, pag. 290*). Om twijfel hierover uit te sluiten wordt in het derde lid "in het bijzonder" toegevoegd.

In het vijfde lid wordt in het algemeen toegevoegd dat de betrokkene opnieuw ingescheept kan worden indien de voorwaarden voor ontschepping niet meer vervuld zijn. Het Hof vermeldt expliciet de hypothese van tijdelijke ontschepping voor de gevallen vermeld onder 3° en 4°, en ook impliciet voor 2° ("gedurende het onderzoek van zijn verzoek", indien dit leidt tot een negatieve beslissing). Het lijkt dus opportuun en billijk om dit te veralgemenen tot een horizontaal principe. Niettemin zal een snel opeenvolgende ont- en inschepping over het algemeen vermeden worden gelet op de fysieke gevaren die hieraan verbonden zijn voor alle betrokken partijen.

In een nieuwe paragraaf 3/1 wordt gevolg gegeven aan het vijfde en laatste streepje van het dictum. Hierbij vernietigde het Hof artikel 2.4.4.2 "in zoverre het de vasthouding aan boord van het schip waarin het voorziet, met geen enkele van de in B.53.1 opgesomde waarborgen gepaard doet gaan". Het punt B.53.1 vermeldt op zijn beurt:

"De ontstentenis van een wetsbepaling die erin voorziet dat een verstekeling aan boord van een schip in een Belgische haven onverwijld en in een taal die hij verstaat op de hoogte wordt gebracht van de redenen van zijn vasthouding, dat hij het recht heeft beroep in te stellen voor een rechtbank opdat deze op korte termijn beslist over de wettigheid van zijn vasthouding en zijn invrijheidstelling beveelt indien de vasthouding onrechtmatig is, dat hij wordt geïnformeerd over de mogelijkheid om juridische bijstand, in voorkomend geval kosteloos, te verkrijgen om zulk een jurisdictioneel beroep in te stellen en, ten slotte, dat de vasthouding beperkt is in de tijd, schendt artikel 12, eerste lid, van de Grondwet, in samenhang gelezen met artikel 5 van het Europees Verdrag voor de rechten

Il appartient au législateur de prendre une telle disposition."

Il convient en premier lieu de déterminer quel régime juridique et quelle procédure de recours s'appliquent à la détention de passagers clandestins. Maintenant que la Cour confirme que la Loi sur les étrangers s'applique en ce qui concerne la décision de refus d'entrée, il est indiqué que la détention sur le navire soit régie en conséquence par cette loi. Conformément à la Loi sur les étrangers, il est possible de détenir un étranger durant maximum deux mois, mais ce délai peut être prolongé à cinq ou huit mois maximum. En cas de débarquement dans ce délai, la détention peut le cas échéant se poursuivre dans un centre fermé (dans la terminologie de l'art. 74/5 de la Loi sur les étrangers : lieu dans le royaume assimilé à un lieu situé dans la région frontalière).

Pour la motivation et les notifications relatives à cette détention, comme la Cour le demande, il est désormais fait également référence en premier lieu à la Loi sur les étrangers, à savoir l'article 62, § 2 et 3. La question de la langue et le droit à une assistance juridique (gratuite) n'y sont toutefois pas explicitement mentionnés, ils sont régis par AR (voir p.ex. l'annexe 13septies de l'AR du 8 octobre 1981). Etant donné que la Cour demande expressément un règlement *légal*, ces aspects sont explicitement insérés dans le paragraphe 3/1.

Article 13

La modification apportée au 1° résulte de l'élargissement de la sûreté maritime aux terminaux intérieurs.

Au 2°, la définition de l'action illicite est modifiée suite à l'élargissement de la sûreté maritime aux terminaux intérieurs. On y précise également qu'il n'est pas nécessaire que des dommages soient occasionnés aux infrastructures, mais qu'abuser du fonctionnement normal est suffisant pour qu'il y ait action illicite. Ainsi, le fait de venir retirer un conteneur de marchandises illégales sans causer de dommages est également punissable en vertu de la loi relative à la sûreté maritime, et les évaluations de la sûreté doivent en tenir compte.

van de mens. Het komt de wetgever toe een dergelijke bepaling aan te nemen."

Er moet dan in de eerste plaats vastgesteld worden welk juridisch regime en welke beroepsprocedure van toepassing is op de vasthouding van verstekelingen. Nu het Hof bevestigt dat de Vreemdelingenwet van toepassing is voor wat betreft de beslissing van weigering binnenkomst, is het aangewezen dat de vasthouding op het schip overeenkomstig geregeld wordt door deze wet. Volgens de Vreemdelingenwet is het mogelijk een vreemdeling vast te houden gedurende maximaal twee maanden, doch dit is verlengbaar tot vijf of maximaal acht maanden. Ingeval van ontscheping binnen deze termijn kan in voorkomend geval de vasthouding verder plaatsvinden in een gesloten centrum (in de terminologie van art. 74/5 Vreemdelingenwet: plaats in het rijk gelijkgesteld met een plaats gesitueerd in het grensgebied).

Voor de motivering en kennisgevingen in verband met deze vasthouding, zoals gevraagd door het Hof, wordt voorts ook in de eerste plaats verwezen naar de Vreemdelingenwet, namelijk artikel 62, § 2 en 3. De taalkwestie en het recht op (kosteloze) juridische bijstand worden daar echter niet expliciet vermeld, dit wordt geregeld bij KB (zie bv de bijlage 13septies van het KB van 8 oktober 1981). Aangezien het Hof nadrukkelijk een *wettelijke* regeling vraagt, wordt het hier expliciet opgenomen in deze paragraaf 3/1.

Artikel 13

De wijziging onder 1° is ten gevolge de uitbreiding van de maritieme beveiliging naar de terminals gelegen in het binnenland.

Onder 2° wordt de definitie van ongeoorloofde actie gewijzigd naar aanleiding van de uitbreiding van de maritieme beveiliging naar de terminals gelegen in het binnenland. Tevens wordt verduidelijking aangebracht dat er niet noodzakelijk schade moet worden aangebracht aan de infrastructuur maar dat het misbruiken van de normale werking voldoende is om te spreken van een onrechtmatige actie. Zo is het uithalen uit een container van illegale goederen zonder dat men schade berokkend ook strafbaar onder de wet maritieme beveiliging, en moeten de beveiligingsbeoordelingen dit mee in rekening nemen.

Il est également précisé que l'enlèvement de produits prohibés d'un port, d'une installation portuaire ou d'un terminal situé à l'intérieur des terres est également une action illicite. Cette précision est nécessaire car la Cour de cassation, dans son arrêt du 3 octobre 2023, a jugé que "l'importation est complète à partir du moment où les stupéfiants franchissent la frontière belge". Il s'agit donc du moment où le navire franchit la frontière avec les Pays-Bas s'il se dirige vers les ports d'Anvers, de Bruxelles, de Gand ou de Liège, ou s'il passe par les estuaires des ports d'Ostende ou de Zeebrugge. En effet, les eaux territoriales n'appartiennent pas au territoire de la Belgique selon la Constitution et la jurisprudence constante de la Cour constitutionnelle et du Conseil d'État.

La disposition du 3° introduit trois nouvelles définitions, à savoir « terminal intérieur », « unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime » et « BFSO ».

Un terminal intérieur est un lieu physique qui peut être situé dans un port mais aussi à l'extérieur de celui-ci. Des marchandises provenant de navires de mer ou destinées à des navires de mer y sont déchargées, chargées ou entreposées temporairement. Si un lieu donné est déjà considéré comme une installation portuaire en vertu de la législation relative à la sûreté maritime, les règles normales applicables aux installations portuaires s'appliquent toujours à ce terminal.

Une unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime doit être interprétée au sens large. Il s'agit de toutes les entreprises (ou parties d'entreprises) où sont traitées des informations sur la cargaison ou les travailleurs à bord des navires ou dans les installations portuaires. Il s'agit souvent de bureaux où les travailleurs ont accès aux informations sur les cargaisons ou à des dossiers sur le personnel par le biais des systèmes informatiques. La criminalité organisée essaie souvent d'obtenir des données sur les cargaisons ou les travailleurs cités via ces bureaux. Il est donc nécessaire que ces entreprises prennent des mesures, également dans l'intérêt des travailleurs eux-mêmes, pour empêcher que des personnes non autorisées puissent obtenir ou manipuler des informations.

Enfin, une définition de BFSO est reprise. Il s'agit de l'agent de sûreté du terminal intérieur, qui aura les

Tevens wordt verduidelijkt dat het uithalen van verboden producten uit een haven, havenfaciliteit of terminal gelegen in het binnenland ook een ongeoorloofde actie is. Deze verduidelijking is nodig omdat het Hof van Cassatie bij arrest van 3 oktober 2023 heeft bepaald dat "invoer voltooid [is] vanaf het ogenblik dat de verdovende middelen de Belgische grens overschrijden". Dit is dus zodra het schip de grens met Nederland overschrijdt indien het schip op weg is naar de havens van Antwerpen, Brussel, Gent of Luik, of indien het door de havenmonden vaart in Oostende of Zeebrugge. De territoriale wateren behoren immers volgens de Grondwet en de vaststaande rechtspraak van het Grondwettelijk Hof en de Raad van State niet tot het grondgebied van België.

De bepaling onder 3° voert drie nieuwe definities in, met name "terminal gelegen in het binnenland", "vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging" en "BFSO".

Een terminal gelegen in het binnenland is een fysieke locatie die gelegen kan zijn in een haven maar ook erbuiten. Op deze plaats worden goederen afkomstig uit of bestemd voor zeeschepen gelost, geladen of tijdelijk opgeslagen. Indien een bepaalde locatie reeds is aangemerkt als havenfaciliteit overeenkomstig de wetgeving op de maritieme beveiliging, dan worden de normale regels van toepassing op havenfaciliteiten altijd toegepast op deze terminal.

Een vestigingseenheid met een impact op de maritieme beveiliging moet ruim begrepen worden. Het betreft hier alle (onderdelen) van bedrijven waar informatie over de lading of werknemers aan boord van schepen of in havenfaciliteiten worden behandeld. Vaak zal het hier over kantoren gaan waar de werknemers via de computersystemen toegang hebben tot de ladinginfo of tot de personeelsbestanden. De georganiseerde criminaliteit probeert vaak via deze kantoren gegevens over lading of de genoemde werknemers te bemachtigen. Het is dus noodzakelijk dat deze bedrijven, ook in het belang van de werknemers zelf, maatregelen nemen om te verhinderen dat onbevoegden informatie kunnen krijgen of deze kunnen manipuleren.

Tot slot wordt een definitie van BFSO opgenomen. Dit is de beveiligingsbeambte van de terminal gelegen in

mêmes tâches qu'un PFSO, l'agent de sûreté d'une installation portuaire. Pour les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime, il n'est pas nécessaire de désigner une personne responsable, mais l'entreprise elle-même est responsable et peut déterminer elle-même la manière dont elle organise la sûreté en fonction de ses structures et procédures internes.

Article 14

Le nouveau paragraphe 6 intègre dans le champ d'application de la sûreté maritime les terminaux intérieurs et les transports entre les installations portuaires et ces nouveaux terminaux. Rien qu'en exerçant ces activités, le terminal tombe déjà dans le champ d'application de la sûreté maritime, mais le Roi prendra pour chaque terminal un arrêté déterminant les limites exactes dans lesquelles la loi s'applique.

Le terminal intérieur qui fait partie d'un port sera également inclus dans le plan de sûreté portuaire. En effet, ce plan doit donner une vue d'ensemble de la sécurisation de l'ensemble du port et de ses différents éléments.

Le paragraphe 7 reprend les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime dans le champ d'application de la législation. C'est l'ANSM qui conseillera le Roi sur les unités d'établissement qui doivent être visées. Cela signifie qu'une unité d'établissement ne devra remplir ses obligations au titre de la législation relative à la sûreté maritime qu'après avoir été explicitement désignée par le Roi. Cette désignation peut faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'État.

Article 15

Cette modification à l'article 2.5.2.6 du Code belge de la Navigation rend également l'ANSM compétente pour les deux nouvelles catégories, à savoir les terminaux intérieurs et les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime.

Articles 16 et 17

Ces deux articles modificatifs rendent les Comités locaux pour la sûreté maritime compétents pour les deux nouvelles catégories précitées.

het binnenland en deze zal dezelfde taken hebben als een PFSO, de beveiligingsverantwoordelijke voor een havenfaciliteit. Voor vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging moet er geen verantwoordelijke worden aangesteld, maar is het bedrijf zelf verantwoordelijk en kan het de wijze waarop ze de beveiliging organiseren zelf bepalen afhankelijk van hun interne structuren en procedures.

Artikel 14

De nieuwe paragraaf 6 brengt de terminals gelegen in het binnenland en het vervoer tussen havenfaciliteiten en deze nieuwe terminals onder het toepassingsgebied van de maritieme beveiliging. Reeds door het uitvoeren van deze activiteiten valt de terminal onder het toepassingsgebied, maar zal de Koning voor elke terminal nog een besluit nemen waarbij de exacte grenzen zullen bepaald worden waarbinnen de wet van toepassing is.

De terminal gelegen in het binnenland, maar die deel uitmaakt van een haven, zal ook meegenomen worden in het havenbeveiligingsplan. Dit laatste plan moet immers een globaal overzicht bieden van hoe de ganse haven en de verschillende onderdelen worden beveiligd.

De vestigingseenheden met een impact op een maritieme beveiliging worden met paragraaf 7 onder het toepassingsgebied van de wetgeving gebracht. Het is de NAMB die de Koning zal adviseren welke vestigingseenheden hieronder moeten vallen. Dit impliceert dat een vestigingseenheid slechts na uitdrukkelijke aanduiding door de Koning de verplichtingen uit de wetgeving maritieme beveiliging zal moeten nakomen. Deze aanduiding staat open voor beroep bij de Raad van State.

Artikel 15

Deze wijziging aan artikel 2.5.2.6 van het Belgisch Scheepvaartwetboek maakt de NAMB ook bevoegd voor de twee nieuwe categorieën, met name de terminals gelegen in het binnenland en de vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging.

Artikel 16 en 17

Deze twee wijzigingsartikelen maken de lokale comités voor maritieme beveiliging bevoegd voor de voormelde twee nieuwe categorieën.

Article 18

Comme indiqué plus haut, le plan de sûreté d'un terminal intérieur se trouvant dans un port fait partie du plan de sûreté portuaire. Avec ce changement, le plan de sûreté portuaire ne doit pas être modifié chaque fois qu'un petit détail change dans un autre plan, mais une intégration annuelle de tous les plans est suffisante.

Article 19

En vertu de l'article 2.5.2.41, la Déclaration d'approbation de chaque installation portuaire doit contenir un aperçu de toutes les inspections effectuées. Cependant, ces inspections seront effectuées plusieurs fois par an, à la fois par la Cellule de la Sûreté maritime mais aussi par des services locaux tels que la capitainerie de port, la Police de la navigation ou les douanes. Par conséquent, devoir publier à chaque fois la Déclaration est inefficace et représente une lourde charge administrative pour les autorités et l'entreprise. Ces mentions sont donc supprimées. Toutefois, le PFSO continue à garder un aperçu de toutes les inspections effectuées dans l'installation par l'intermédiaire de la plateforme ISPS.

Article 20

L'ANSM aura également la possibilité de donner des instructions sur la manière dont se déroulera la procédure de vérification de la sécurité. Il s'agit principalement de procédures administratives telles que les modalités de demande, etc. Conformément à l'article 2.5.2.45, le Roi peut rendre ces instructions obligatoires.

Un autre ajout important est que l'ANSM peut élaborer des procédures pour empêcher que l'infrastructure de sûreté du port soit visible sur des sites web publics. On peut ainsi penser à Google Streetview, où des éléments de sûreté sont souvent clairement reconnaissables. Le Roi peut également rendre ces instructions obligatoires en les ratifiant.

Article 21

Cet article introduit dans le Code belge de la Navigation deux nouvelles sections qui régissent les terminaux intérieurs et les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime.

Artikel 18

Zoals hoger reeds vermeld maakt een beveiligingsplan van een terminal gelegen in het binnenland die zich ook in een haven bevindt, deel uit van het havenbeveiligingsplan. Door deze wijziging moet het havenbeveiligingsplan niet telkenmale wijzigen als een klein detail in een ander plan wijzigt, maar volstaat een jaarlijkse integratie van alle plannen samen.

Artikel 19

Krachtens artikel 2.5.2.41 bevat de Verklaring van Goedkeuring van elke havenfaciliteit, een overzicht van alle inspecties die werden uitgevoerd. Deze inspecties zullen echter meermaals per jaar plaatsvinden, zowel door de Cel Maritieme Beveiliging maar ook door lokale diensten zoals de havenkapiteinsdienst, Scheepvaartpolitie of Douane. Het telkenmale opnieuw uitgeven van de Verklaring is hierdoor inefficiënt en grote administratieve last voor de overheid en de onderneming. Deze vermeldingen worden dus dan ook geschrapt. De PFSO blijft evenwel een overzicht houden van alle bij hem uitgevoerde inspecties door middel van het ISPS-platform.

Artikel 20

De NAMB krijgt ook de mogelijkheid om onderrichtingen te maken met betrekking tot de wijze waarop de procedure voor de veiligheidsverificaties zal verlopen. Dit betreft voornamelijk administratieve procedures zoals de wijze van aanvraag en dergelijke. Overeenkomstig artikel 2.5.2.45 kan de Koning deze onderrichtingen van dwingend recht maken.

Een andere belangrijke toevoeging is dat de NAMB procedures kan uitwerken om te voorkomen dat beveiligingsinfrastructuur in de haven zichtbaar is op publieke websites. Zo kan gedacht worden aan google streetview waar vaak onderdelen van de beveiliging duidelijk herkenbaar op zijn. Ook deze onderrichtingen kan de koning van dwingend recht maken door ze te bekrachtigen.

Artikel 21

Dit artikel voert 2 nieuwe afdelingen in het Belgisch Scheepvaartwetboek die de terminals gelegen in het binnenland en de vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging regelen.

Section 4/1 - Sûreté des terminaux intérieurs

Article 2.5.2.46/1 - Niveau de sûreté

Le Code ISPS, repris par le Règlement ISPS, définit 3 niveaux de sûreté applicables au secteur maritime belge. Ces trois niveaux doivent être distingués des quatre niveaux de menace qui sont fixés après avis de l'OCAM.

Le niveau par défaut est le niveau le plus bas, qui peut être augmenté au niveau 2 ou 3 par l'ANSM après avis du NCCN. Ces changements sont notifiés au CLSM.

Article 2.5.2.46/2 - Champ d'application

La définition de terminaux intérieurs commentée à l'article xx doit être lue conjointement avec le champ d'application visé dans le présent article. Le paragraphe 1^{er} énumère les bateaux de navigation intérieure et les terminaux auxquels la loi s'applique, tandis que le paragraphe 2 introduit une limitation concernant les marchandises transportées.

Comme expliqué plus haut, l'objectif n'est pas d'imposer des mesures visant à garantir la sûreté à tous les bateaux de navigation intérieure et/ou à tous les terminaux intérieurs. Actuellement, seuls les (sous-)secteurs où des problèmes ont été constatés par les services de police compétents sont inclus. La Police judiciaire fédérale a expressément abordé cette question dans une lettre adressée au Président de l'ANSM.

Ainsi, seuls les bateaux de navigation intérieure transportant des marchandises à destination ou en provenance d'une installation portuaire devront se conformer aux règles contenues dans le nouvel article 2.5.2.46/15 (voir infra).

Le paragraphe 1^{er} limite en outre le champ d'application aux terminaux où les marchandises arrivent par bateaux de navigation intérieure en provenance ou à destination d'installations portuaires, où qu'ils soient situés. Donc, les terminaux qui n'accueillent que des bateaux de navigation intérieure, mais qui sont situés dans la zone géographique du port telle que délimitée par le Roi,

Afdeling 4/1 – Beveiliging van terminals gelegen in het binnenland

Artikel 2.5.2.46/1 – Beveiligingsniveau

De ISPS-Code, en overgenomen door de ISPS-Verordening, bepaalt 3 beveiligingsniveaus die van toepassing zijn op de Belgische maritieme sector. Deze 3 niveaus moeten onderscheiden worden van de 4 dreigingsniveaus die worden vastgesteld na advies van het OCAD.

Standaard geldt het laagste niveau dat door de NAMB na advies van het NCCN kan verhoogd worden naar niveau 2 of 3. Deze wijzigingen worden ter kennis gebracht van het LCMB.

Artikel 2.5.2.46/2 - Toepassingsgebied

De in artikel xx toegelichte definitie van terminals gelegen in het binnenland moet samen gelezen worden met het toepassingsgebied in dit artikel. Paragraaf 1 geeft de binnenschepen en terminals weer waarop de wet van toepassing is, paragraaf 2 voert een beperking in betreffende de vervoerde goederen.

Zoals hoger reeds toegelicht is het niet de bedoeling om alle binnenschepen en/of alle binnenvaartterminals maatregelen om de beveiliging te garanderen op te leggen. Momenteel worden enkel die (deel)sectoren opgenomen waar door de bevoegde politiediensten de nodige problemen werden vastgesteld. De Federale Gerechtelijke Politie heeft dit uitdrukkelijk aangekaart in een schrijven gericht aan de Voorzitter van de NAMB.

Zo zullen enkel de binnenschepen die goederen vervoeren van of naar een havenfaciliteit de regels vervat in het nieuwe artikel 2.5.2.46/15 moeten naleven (zie verder);

Paragraaf 1 beperkt verder het toepassingsgebied tot terminals waar goederen via binnenschepen arriveren komende vanuit of vertrekkende naar havenfaciliteiten, ongeacht waar deze gelegen zijn. Dus ook terminals waar enkel binnenschepen komen, maar die gelegen zijn in het geografisch gebied van de haven zoals afgebakend door de Koning, vallen onder deze afdeling. Terminals waar enkel intra-Europees

relèvent également de cette section. Les terminaux qui n'accueillent que du trafic fluvial intraeuropéen ne sont donc pas couverts.

Le transport par d'autres modes de transport, tels que les camions, n'entre pas dans le champ d'application de cette section.

Le paragraphe 2 introduit une limitation supplémentaire et rend la section uniquement applicable au transport de conteneurs ou de denrées alimentaires emballées en tant que marchandises isolées ou en vrac. Si le transport d'autres marchandises en vrac, comme le sable ou le charbon, peut être utilisé pour transporter des marchandises illégales, les possibilités sont limitées compte tenu des pratiques actuelles de ces bandes criminelles. Toutefois, la loi prévoit la possibilité pour le Roi d'inclure d'autres marchandises dans le champ d'application si cela s'avère nécessaire, par exemple par suite d'un changement de modus operandi.

Article 2.5.2.46/3 - Lien avec l'article 2.5.2.28

L'article 2.5.2.28 dispose qu'un terminal peut accueillir occasionnellement des navires de mer sans que l'ensemble de la réglementation ISPS ne soit applicable et ce, aux conditions suivantes :

- Maximum 10 navires de mer par an ;
- La cargaison provient de l'Union européenne ;
- La cargaison ne peut être laissée sans surveillance sur le quai.

Avec le présent projet de loi, les terminaux qui accueillent principalement des bateaux de navigation intérieure entrent potentiellement dans le champ d'application de la sûreté maritime. Le nouvel article 2.5.2.46/3 précise que les terminaux peuvent continuer à appliquer le nouveau régime jusqu'à ce que les conditions pour ne pas être couverts par le Code ISPS ne soient plus remplies. Un terminal intérieur qui accueille plus de 10 navires de mer par an ou où sont déchargées des cargaisons provenant de l'extérieur de l'Union européenne devra donc se conformer aux conditions d'une installation portuaire à laquelle s'appliquent toutes les dispositions du Code ISPS.

binnenvaartverkeer komt, vallen dus niet onder het toepassingsgebied.

Vervoer via andere transportmodi, zoals vrachtwagens, vallen niet onder het toepassingsgebied van deze afdeling.

Paragraaf 2 voert nog een bijkomende beperking door en maakt de afdeling alleen van toepassing op het vervoer van containers of voedsel verpakt als stukgoed of in bulk. Het vervoer van andere bulkgoederen zoals zand of kolen kan weliswaar gebruikt worden voor het transport van illegale goederen, maar de mogelijkheden zijn hier rekening houdend met de huidige werkwijzen van deze criminele bendes beperkt. De wet voorziet evenwel in een mogelijkheid aan de Koning om andere goederen onder het toepassingsgebied te brengen indien dit noodzakelijk zou blijken, bijvoorbeeld door veranderende modus operandi.

Artikel 2.5.2.46/3 – Samenhang met artikel 2.5.2.28

Artikel 2.5.2.28 bepaalt dat een terminal occasioneel zeeschepen mag ontvangen zonder dat de volledige ISPS-regelgeving van toepassing wordt en dit onder de volgende voorwaarden:

- Maximaal 10 zeeschepen per jaar;
- Lading is afkomstig van binnen de Europese Unie;
- Lading mag niet onbewaakt achter gelaten worden op de kade.

Door het voorliggende wetstonwerp worden ook de terminals waar in hoofdzaak binnenschepen komen mogelijk onder het toepassingsgebied van de maritieme beveiliging gebracht. Het nieuwe artikel 2.5.2.46/3 verduidelijkt dat terminals de nieuwe regeling kunnen blijven toepassen totdat de voorwaarden om niet onder de ISPS-code te vallen niet langer vervuld zijn. Een terminal gelegen in het binnenland die meer dan tien zeeschepen per jaar ontvangt of waar lading afkomstig van buiten de Europese Unie wordt gelost, zal dus aan de voorwaarden van een havenfaciliteit moeten voldoen waarop alle bepalingen van de ISPS-Code van toepassing zijn.

Article 2.4.2.46/4 – Mise en œuvre de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur

L'évaluation de la sûreté d'un terminal intérieur est élaborée par le CLSM géographiquement compétent pour le terminal. Si le terminal est situé dans la zone désignée comme un port, c'est le CLSM du port qui est compétent ; dans les autres cas, ce sont les CLSM créés par province. Actuellement, en vertu de l'arrêté royal du 4 juin 2023 concernant la sûreté maritime, les CLSM suivants ont été créés pour les zones situées à l'extérieur d'un port : Vlaamse Waterweg - Anvers, Vlaamse Waterweg - Limbourg et Vlaamse Waterweg - Brabant flamand. L'élargissement aux terminaux intérieurs nécessitera donc la création de CLSM supplémentaires pour les autres provinces, y compris celles situées en Région wallonne.

Cette évaluation de la sûreté constitue la base du plan de sûreté que chaque terminal intérieur doit élaborer. Pour les installations portuaires, les éléments à inclure dans cette évaluation figurent dans le Code ISPS. Il n'est délibérément pas renvoyé à ce Code en ce qui concerne l'évaluation de la sûreté des terminaux intérieurs. En effet, le Code ISPS se concentre sur la navigation maritime et ne peut pas être intégralement repris pour la navigation intérieure. Le Roi est habilité à déterminer les éléments à prendre en compte dans une évaluation de la sûreté, après avis de l'ANSM. Toutefois, les dispositions pertinentes de la Directive sur la sûreté portuaire et du Code ISPS pourront servir de point de départ.

Article 2.5.2.46/5 – Approbation de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur

L'ANSM dispose d'une période non contraignante de 30 jours pour approuver l'évaluation de la sûreté élaborée par le CLSM ou pour décider si des mesures supplémentaires sont requises et si, par exemple, certains aspects doivent être traités en plus dans l'évaluation de la sûreté. À cette fin, un module sera développé dans la plateforme ISPS où les membres

Artikel 2.4.2.46/4 – Uitvoering van de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland

Een beveiligingsbeoordeling van een terminal gelegen in het binnenland wordt opgesteld door het LCMB dat geografisch bevoegd is voor de terminal. Indien de terminal zich dus bevindt in het gebied aangeduid als haven, dan is het LCMB van de haven bevoegd, in de andere gevallen de LCMB's die per provincie werden opgericht. Momenteel zijn krachtens het koninklijk besluit van 4 juni 2023 betreffende de maritieme beveiliging volgende LCMB's opgericht voor de gebieden gelegen buiten een haven: Vlaamse Waterweg – Antwerpen, Vlaamse Waterweg – Limburg en Vlaamse Waterweg – Vlaams Brabant. De uitbreiding met de terminals gelegen in het binnenland zal dus tot gevolg hebben dat er bijkomende LCMB's zullen moeten worden opgericht voor de andere provincies met inbegrip van deze gelegen in het Waalse Gewest.

Deze beveiligingsbeoordeling is de basis voor het beveiligingsplan dat elke terminal gelegen in het binnenland moet opstellen. Voor de havenfaciliteiten staan de elementen die opgenomen moeten worden in deze beoordeling in de ISPS-code. Er wordt met betrekking tot de beveiligingsbeoordeling voor terminals gelegen in het binnenland bewust niet verwezen naar deze Code. De ISPS-Code is immers gericht op de zeevaart en niet volledig over te nemen voor de binnenvaart. De koning wordt gemachtigd om na advies van de NAMB de elementen waarmee een beveiligingsbeoordeling rekening moet houden, te bepalen. De relevante bepalingen uit de Havenbeveiligingsrichtlijn en de ISPS-Code zullen evenwel als uitgangspunt kunnen dienen.

Artikel 2.5.2.46/5 – Goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland

De NAMB beschikt over een niet bindende termijn van dertig dagen om de beveiligingsbeoordeling die opgesteld werd door het LCMB goed te keuren of om te beslissen of bijkomende actie vereist is en bijvoorbeeld bepaalde aspecten extra moeten worden uitgevoerd in de beveiligingsbeoordeling. Hiervoor zal een module worden ontwikkeld in het ISPS-platform

devront exprimer leur vote explicite et pourront consulter tous les documents liés à l'évaluation de la sûreté.

Article 2.5.2.46/6 – Durée de validité de l'évaluation de la sûreté du terminal intérieur

L'évaluation de la sûreté d'un terminal intérieur doit être renouvelée au moins tous les cinq ans. À l'instar de l'article 15.4 de la partie A du Code ISPS, qui dispose que les évaluations de la sûreté doivent être périodiquement revues et mises à jour, compte tenu des fluctuations de la menace et/ou des changements mineurs affectant l'installation portuaire et doivent toujours être passées en revue et mises à jour lorsque des changements importants sont apportés à l'installation portuaire, les évaluations de la sûreté des terminaux intérieurs doivent également être mises à jour pour les mêmes raisons.

Le plan de sûreté doit être élaboré dans les trois mois suivant l'approbation de l'évaluation de la sûreté afin d'éviter de travailler avec une évaluation dépassée. Cette disposition ne s'applique pas aux modifications non substantielles du plan de sûreté ni aux modifications temporaires liées à des événements (voir l'article 2.5.2.46/10).

Article 2.5.2.46/7 - BFSO

Le BFSO est l'agent de sûreté du terminal intérieur et occupe une position clé dans la sûreté du terminal. Pour être désignée BFSO, la personne doit être associée à l'entreprise, soit en tant qu'administrateur, soit en tant que membre du personnel, ou être un employé d'un organisme de sûreté reconnu. Les organismes de sûreté reconnus sont des entreprises auditées et habilitées par l'ANSM pour accomplir les tâches imposées par la législation et la réglementation en matière de sûreté maritime.

Toute désignation ou changement du BFSO doit être immédiatement notifié au CLSM et à l'ANSM. Cela sera également possible par le biais de la plateforme ISPS.

À l'instar d'un PFSO, un BFSO ne sera responsable que conformément au droit commun et cette législation

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

Artikel 2.5.2.46/6 – Geldigheidsduur van de beveiligingsbeoordeling van de terminal gelegen in het binnenland

Minstens om de 5 jaar moet de beveiligingsbeoordeling van een terminal gelegen in het binnenland opnieuw worden uitgevoerd. Net zoals artikel 15.4 van deel A van de ISPS-Code dat bepaalt dat beveiligingsbeoordeling periodiek wordt herzien en bijgewerkt rekening houdend met veranderende bedreigingen en/of kleine veranderingen van de havenfaciliteit, en dat deze altijd moet worden herzien en bijgewerkt bij aanzienlijke veranderingen in de havenfaciliteit, worden ook de beveiligingsbeoordelingen van de terminals gelegen in het binnenland bijgewerkt voor deze redenen.

Het beveiligingsplan moet binnen de drie maanden na de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling worden opgesteld om te vermijden dat er gewerkt wordt met een achterhaalde beoordeling. Dit is niet van toepassing voor niet substantiële wijzigingen van het beveiligingsplan of bij tijdelijke wijzigingen voor evenementen (zie artikel 2.5.2.46/10).

Artikel 2.5.2.46/7 - BFSO

De BFSO is de beveiligingsverantwoordelijke van de terminal gelegen in het binnenland en bekleedt een sleutelpositie in de beveiliging van de terminal. Om als BFSO te worden aangesteld moet de persoon verbonden zijn aan de onderneming, of als bestuurder, of als personeelslid, of moet men een werknemer zijn van een erkende beveiligingsorganisatie. Erkende beveiligingsorganisaties zijn ondernemingen die hiertoe geauditeerd en gemachtigd worden door de NAMB voor het uitvoeren van taken opgelegd door de wet- en regelgeving betreffende de maritieme beveiliging.

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

Net zoals een PFSO zal een BFSO enkel aansprakelijk zijn overeenkomstig het gemeen recht en creëert deze

ne crée aucun régime spécial pour la responsabilité du BFSO.

Des incidents de sûreté peuvent survenir à tout moment et ne sont pas liés à des heures de travail fixes en semaine. C'est pourquoi un adjoint doit également être désigné pour chaque BFSO. Un exploitant peut également désigner plus d'un BFSO. Il est également autorisé que le BFSO soit, par exemple, un employé de l'entreprise et l'adjoint un employé de l'organisme de sûreté reconnu externe, ou vice versa.

Article 2.5.2.46/8 – Élaboration du plan de sûreté du terminal intérieur

Sur la base de l'évaluation de la sûreté approuvée, l'entreprise exploitant le terminal intérieur doit élaborer un plan de sûreté. Cette entreprise peut également être une entité de droit public. Comme pour l'évaluation de la sûreté, une délégation est également donnée au Roi pour fixer les normes minimales auxquelles le plan de sûreté doit satisfaire. Le Code ISPS sera également utilisé comme point de départ à cet effet, mais devra être révisé en profondeur pour tenir compte de la spécificité de la navigation intérieure.

Les mesures suivantes devront déjà être incluses dans le plan de sûreté :

1° les mesures visant à empêcher l'introduction, dans le terminal intérieur, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes ou des infrastructures et dont la présence n'est pas autorisée ; ces mesures doivent également englober les biens, personnes et animaux qui relèvent de la définition élargie d'action illicite ;

2° les mesures destinées à empêcher l'accès non autorisé au terminal intérieur ou aux moyens de transport présents dans le terminal ;

3° des procédures pour faire face à une menace contre la sûreté ou une atteinte à la sûreté, y compris des dispositions pour maintenir les opérations essentielles ;

wetgeving geen bijzonder stelsel voor de aansprakelijkheid van de BFSO.

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

Artikel 2.5.2.46/8 – Opstellen van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

Op basis van de goedgekeurde beveiligingsbeoordeling moet de onderneming die de terminal gelegen in het binnenland exploiteert een beveiligingsplan maken. Deze onderneming kan ook een entiteit naar publiek recht zijn. Net zoals voor de beveiligingsbeoordeling wordt ook hiervoor een delegatie gegeven aan de koning om de minimale normen vast te stellen waaraan het beveiligingsplan moet voldoen. De ISPS-Code zal hiervoor ook gebruikt worden als een uitgangspunt maar zal grondig moeten herzien worden om rekening te houden met de specificiteit van de binnenvaart.

Volgende maatregelen zullen alvast moeten worden opgenomen in het beveiligingsplan:

1° maatregelen om te voorkomen dat er voor gebruik tegen personen of infrastructuur gemaakt wordt van wapens of andere gevaarlijke stoffen en apparaten, waarvan het vervoer verboden is en die in de terminal gelegen in het binnenland worden gebracht; deze maatregelen moeten ook de goederen, personen en dieren omvatten die onder de uitgebreide definitie van ongeoorloofde actie vallen;

2° maatregelen om te voorkomen dat onbevoegden toegang krijgen tot de terminal gelegen in het binnenland of tot de in terminal aanwezige vervoersmiddelen;

3° procedures waarmee kan worden gereageerd op beveiligingsbedreigingen of inbreuken, met inbegrip van bepalingen inzake de handhaving van kritische operaties;

4° des procédures pour donner suite aux consignes de sûreté éventuelles en cas de niveau de sûreté 3 ;

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

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

7° des procédures concernant l'examen périodique du plan et sa mise à jour ;

8° des procédures de notification des incidents de sûreté ;

9° l'identification du BFSO, y compris les coordonnées où il peut être joint 24 heures sur 24 ;

10° des mesures visant à garantir la protection des renseignements figurant dans le plan ;

11° des mesures destinées à garantir la protection effective de la cargaison et du matériel de manutention de la cargaison dans le terminal ;

12° des procédures d'audit du plan de sûreté du terminal intérieur.

Article 2.5.2.46/9 – Approbation du plan de sûreté du terminal intérieur

Le CLSM concerné rend un avis sur le plan de sûreté élaboré par l'entreprise. Le CLSM peut poser des questions et demander des informations supplémentaires à l'entreprise et proposer des adaptations au plan de sûreté s'il estime que celui-ci n'est pas adéquat. Enfin, les membres du CLSM, par l'intermédiaire de la plateforme ISPS, rendent un avis motivé à l'ANSM, qui décide d'approuver ou non le plan.

Comme pour les autres approbations, aucune procédure tacite ne pourra être appliquée ici. Tout se fera par le biais d'un nouveau module de la plateforme ISPS où tous les avis et votes doivent être enregistrés et où tous les documents peuvent être consultés par tous les membres.

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

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

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

7° procedures voor de periodieke beoordeling en bijwerking van het plan;

8° procedures voor het melden van beveiligingsincidenten;

9° identificatie van de BFSO, vergezeld van 24/7 contactinformatie;

10° maatregelen om de beveiliging van de in het plan vervatte informatie te waarborgen;

11° maatregelen om een doeltreffende beveiliging van lading en laad- en losapparatuur binnen de terminal te waarborgen;

12° procedures voor het controleren van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland.

Artikel 2.5.2.46/9 – Goedkeuring van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

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

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

Article 2.5.2.46/10 – Modification du plan de sûreté du terminal intérieur

Les modifications mineures telles que le changement d'une donnée de contact ou d'un nom ne doivent pas être soumises au CLSM et à l'ANSM pour avis et approbation, respectivement. Les modifications substantielles, telles que l'introduction d'un nouveau système de caméras ou la modification de la présence d'agents de gardiennage, doivent, quant à elles, être soumises à la procédure d'avis et d'approbation. Une délégation est donnée au Roi pour déterminer ce qu'il faut entendre par modification substantielle.

Comme pour les plans de sûreté d'un port ou d'une installation portuaire, le plan peut être modifié temporairement pour des événements. Les journées découverte entreprise en sont un exemple. Au cours de cette période, il est par exemple nécessaire de contrôler les visiteurs d'une manière plus souple, sans avoir à prendre de données biométriques. Cela peut se faire sans modifier le niveau de sûreté ISPS, ce qui aura un impact sur le fonctionnement de l'installation portuaire et sur les navires qui y font halte.

Article 2.5.2.46/11 – Retrait du plan de sûreté du terminal intérieur

Dans trois cas, l'ANSM peut procéder au retrait du plan de sûreté qu'elle a approuvé : si la sûreté n'est plus garantie, s'il y a eu infraction aux obligations légales et réglementaires et s'il n'est pas donné suite aux instructions visant à résoudre les problèmes de sûreté.

Le retrait n'est naturellement qu'un dernier recours pour imposer les conditions de sûreté nécessaires et l'ANSM et le CLSM examineront d'abord quelles autres mesures peuvent être prises. L'exploitant pourra également soumettre un plan d'action.

Un recours peut être introduit contre une telle décision de retrait de l'ANSM auprès du ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions, qui prendra

Artikel 2.5.2.46/10 – Wijziging van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

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

Net zoals bij de beveiligingsplannen voor een haven of een havenfaciliteit kan er voor evenementen een tijdelijke wijziging aan het plan zijn. Een voorbeeld hiervan zijn bijvoorbeeld open bedrijvendagen. Tijdens deze periode is het bijvoorbeeld noodzakelijk dat de bezoekers op een meer soepelere wijze gecontroleerd worden zonder dat biometrische gegevens moeten worden genomen. Dit kan dan worden doorgevoerd zonder het ISPS beveiligingsniveau te veranderen wat een effect heeft op de werking van de havenfaciliteit en de schepen die er aanleggen.

Artikel 2.5.2.46/11 – Intrekking van het beveiligingsplan van de terminal gelegen in het binnenland

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

De intrekking is uiteraard slechts een laatste middel om de nodige beveiligingsvoorwaarden af te dwingen en zal door de NAMB en LCMB eerst gekeken worden welke andere maatregelen genomen kunnen worden. Ook zal de exploitant een actieplan kunnen voorleggen.

Tegen een dergelijke beslissing tot intrekking door de NAMB kan beroep worden aangetekend bij de Minister bevoegd voor de maritieme mobiliteit, die na

une décision dans un délai de 30 jours après avoir entendu la personne concernée. Comme pour les autres délais, il s'agit d'un délai d'ordre et l'absence de décision n'implique pas que le requérant obtient gain de cause dans le recours. Par conséquent, ce recours ne suspend pas la mise en œuvre de la décision de l'ANSM. L'introduction de cette possibilité de recours ne fait pas obstacle à un recours contre la décision de l'ANSM devant le Conseil d'État conformément aux lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

Article 2.5.2.46/12 - Évaluations intermédiaires

Le plan de sûreté sera évalué par l'ANSM au moins à mi-parcours de sa durée de validité. Une évaluation peut également être effectuée à tout moment par l'ANSM de sa propre initiative lorsqu'une ou plusieurs actions illicites ont compromis la sûreté ou qu'il existe des soupçons en ce sens. La Cellule de la Sûreté maritime assistera l'ANSM dans ces évaluations. Cette évaluation ne doit pas être assimilée aux contrôles et inspections que les services compétents tels que, notamment, la DG Navigation, la police fédérale et locale et les douanes peuvent effectuer dans le terminal intérieur pour vérifier le respect du plan de sûreté.

L'ANSM peut, après évaluation, fixer un délai dans lequel le plan de sûreté doit être adapté afin de garantir à nouveau la sûreté. Si l'évaluation révèle des problèmes importants, le CLSM peut également être invité à procéder à une nouvelle évaluation de la sûreté, ou le plan de sûreté peut être retiré.

Article 2.5.2.46/13 - Exercice

Un exercice majeur doit être organisé chaque année par chaque installation portuaire. Les exercices trimestriels requis par l'article 15.6 de la partie B du Code ISPS pour les installations portuaires ne sont pas obligatoires mais sont encouragés. L'absence d'exercices requis peut entraîner la réalisation d'une évaluation intermédiaire conformément à l'article 2.5.2.38.

Article 2.5.2.46/14 - Déclaration d'approbation

Un terminal intérieur qui dispose d'un plan de sûreté valide obtient de l'ANSM une attestation officielle

het horen van de betrokkene binnen de 30 dagen een beslissing neemt. Zoals de rest van de termijnen betreft dit een termijn van orde en impliceert het gebrek aan een beslissing niet dat de eiser in het beroep in het gelijk wordt gesteld. Dit beroep schorst dan ook de uitvoering van de beslissing van de NAMB niet. Het instellen van deze beroepsmogelijkheid belet niet dat er ook beroep wordt ingesteld tegen de beslissing van de NAMB bij de Raad van State overeenkomstig de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Artikel 2.5.2.46/12 – Tussentijdse evaluaties

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

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

Artikel 2.5.2.46/13 - Oefening

Elk jaar moet een grote oefening gehouden worden door elke havenfaciliteit. Kwartaaloefeningen zoals vereist door artikel 15.6 van deel B van de ISPS-Code voor havenfaciliteiten zijn niet verplicht maar worden aangemoedigd. Het ontbreken van de vereiste oefeningen kan aanleiding geven tot het instellen van een tussentijdse evaluatie overeenkomstig artikel 2.5.2.38.

Artikel 2.5.2.46/14 – Verklaring van Goedkeuring

Een terminal gelegen in het binnenland die een geldig beveiligingsplan heeft verkrijgt van de NAMB een

certifiant que son plan est approuvé. Contrairement à la disposition du Code ISPS, le présent projet de loi ne parle pas de déclaration de conformité. En effet, l'autorité ne peut certifier que l'installation portuaire respectera le plan à tout moment. Des inspections assorties d'éventuelles sanctions sont nécessaires pour le vérifier. L'autorité peut donc uniquement confirmer qu'un PFSP valide a été approuvé à un moment donné.

Article 2.5.2.46/15 - Obligations pour les bateaux de navigation intérieure

Seules deux obligations sont imposées aux bateaux de navigation intérieure, qui ne sont pas nouvelles en soi. Le système d'identification automatique (AIS) doit être opérationnel à tout moment pour les bateaux de navigation intérieure transportant des conteneurs ou des denrées alimentaires (en vrac ou à la pièce) à destination ou en provenance d'installations portuaires. Les aspects techniques de ce système sont régis par la réglementation régionale car cette matière est régionalisée depuis la Sixième Réforme de l'État. Du point de vue de la sûreté, son utilisation sera donc toujours obligatoire pour les bateaux de navigation intérieure transportant des conteneurs ou des denrées alimentaires (en vrac ou à la pièce) à destination ou en provenance d'une installation portuaire. Les services d'inspection compétents peuvent ainsi vérifier les déplacements du bateau.

Une deuxième obligation concerne la mise à jour de la liste des personnes embarquées. En effet, les constatations des services d'inspection montrent qu'à plusieurs reprises, des personnes venant récupérer des marchandises illégales ont tenté d'entrer dans un terminal par des bateaux de navigation intérieure. Cette liste de personnes embarquées ne doit pas être transmise, mais doit toujours être mise à disposition pour les inspections à bord.

En outre, il est évident que les bateaux de navigation intérieure doivent suivre les instructions des installations portuaires et des terminaux intérieurs où ils amarrent. Il s'agit notamment de l'obligation de notification, de l'interdiction d'amarrer à deux terminaux en même temps afin de pouvoir passer d'une installation à l'autre par l'intermédiaire du bateau.

Article 2.5.2.46/16 - Instructions de l'ANSM

officiellement attesté que le plan est approuvé. En contrepartie de la disposition du Code ISPS, le présent projet de loi ne parle pas de déclaration de conformité. En effet, l'autorité ne peut certifier que l'installation portuaire respectera le plan à tout moment. Des inspections assorties d'éventuelles sanctions sont nécessaires pour le vérifier. L'autorité peut donc uniquement confirmer qu'un PFSP valide a été approuvé à un moment donné.

Artikel 2.5.2.46/15 – Verplichtingen voor de binnenschepen

Er worden slechts twee verplichtingen opgelegd aan binnenschepen die op zich niet nieuw zijn. Het AIS (Automatisch Identificatie Systeem) moet te alle tijden operationeel zijn voor binnenschepen die containers of voedsel (in bulk of per stuk) vervoeren van of naar havenfaciliteit. De technische regeling van deze apparatuur is vastgelegd door gewestelijke regelgeving omdat deze materie sinds de zesde staatshervorming geregionaliseerd werd. Vanuit beveiligingsstandpunt wordt het gebruik aldus altijd verplicht voor de binnenschepen die containers of voedsel (in bulk of per stuk) vervoeren van of naar havenfaciliteit. Op deze manier kan door bevoegde inspectiediensten nagegaan worden wat de vaarbewegingen van het schip waren.

Een tweede verplichting betreft het actueel houden van een lijst van opvarenden. Uit de vaststellingen gedaan door de inspectiediensten blijkt immers dat uithalers van illegale goederen meermaals pogingen hebben ondernomen om via binnenschepen in een terminal binnen te geraken. Deze lijst van opvarenden moet niet worden doorgestuurd, maar moet altijd ter beschikking zijn bij inspecties aan boord.

Hiernaast is het uiteraard ook evident dat de binnenschepen de instructies van de havenfaciliteiten en de terminals gelegen in het binnenland waar ze aanmeren moeten volgen. Dit omvat onder meer de aanmeldingsplicht, het niet meren aan 2 terminals tegelijk zodat men via het schip van de ene naar de andere faciliteit kan.

Artikel 2.5.2.46/16 – Onderrichtingen door de NAMB

L'ANSM est chargée d'élaborer des instructions pour les procédures à suivre et la communication, y compris les notifications obligatoires en cas d'incidents et d'exercices. En outre, l'ANSM est également chargée de fixer toutes les normes relatives à la sûreté du terminal intérieur. Cela englobe notamment le contrôle d'accès, la protection physique du périmètre et la surveillance au moyen d'agents de gardiennage, d'équipements de détection de mouvements, de systèmes d'éclairage et de caméras optiques et thermiques.

Pour rédiger ces instructions, l'ANSM doit tenir compte de la grande diversité des activités dans les différents terminaux intérieurs. La manutention des conteneurs et des marchandises en vrac, par exemple, nécessite une approche différente. L'origine des marchandises et des navires est également un élément à prendre en compte lors de la mise en œuvre des mesures de sûreté. Il importe de noter que ces instructions de l'ANSM en tant qu'organe administratif ne sont pas des normes contraignantes, mais des lignes directrices. Toutefois, ces instructions peuvent être rendues obligatoires, conformément au deuxième alinéa.

Section 4/2 – Sûreté des unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime

Article 2.4.2.46/17 – Champ d'application

Une unité d'établissement peut avoir un impact sur la sûreté maritime en raison de ses activités. À titre d'exemple, on peut penser aux bureaux des compagnies maritimes ou des agents maritimes. Les compagnies maritimes disposent d'une mine d'informations pour la criminalité organisée avec les documents relatifs aux cargaisons. Les agents maritimes sont chargés de gérer la quasi-totalité des activités à bord du navire de mer pendant son séjour au port. Ainsi, l'agent maritime prendra les contacts et les dispositions nécessaires à l'entretien du navire ou à la fourniture de biens et de services.

Les unités d'établissement peuvent être aussi bien des entreprises dans leur ensemble que des parties d'entreprise. Par exemple, un entrepôt situé dans le port d'une entreprise est susceptible d'avoir un impact si certaines marchandises dangereuses peuvent y être stockées. Il n'est pas nécessaire que des services

De NAMB verkrijgt de taak om onderrichtingen op te stellen voor de te volgen procedures en communicatie; met inbegrip van de verplichte meldingen bij incidenten en oefeningen. Hiernaast wordt de NAMB ook belast met het vaststellen van alle standaarden voor de beveiliging van de terminal gelegen in het binnenland. Hieronder worden begrepen de toegangscontrole, de fysieke bescherming van de perimeter en het toezicht door middel van bewakingsagenten, bewegingsapparatuur, verlichting en optische en thermische camera's.

Bij het opstellen van deze onderrichtingen moet de NAMB rekening houden met de grote diversiteit aan activiteiten op de verschillende terminals gelegen in het binnenland. Het behandelen van bijvoorbeeld containers en bulkgoederen vereist een andere aanpak. Ook de herkomst van de goederen en de schepen is een element dat in overweging genomen moet worden bij het implementeren van de beveiligingsmaatregelen. Belangrijk is te noteren dat deze onderrichtingen van de NAMB als administratief orgaan geen dwingende normen zijn, maar richtlijnen. Deze onderrichtingen kunnen echter wel afdwingbaar gemaakt worden overeenkomstig het tweede lid.

Afdeling 4/2 – Beveiliging van de vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging

Artikel 2.4.2.46/17 – Toepassingsgebied

Een vestigingseenheid kan omwille van zijn werkzaamheden een impact hebben op de maritieme beveiliging. Als voorbeelden kan gedacht worden aan kantoren van rederijen of scheepsagenten. Rederijen beschikken via de ladingdocumenten over een schat aan informatie voor de georganiseerde criminaliteit. Scheepsagenten zijn verantwoordelijk voor de afhandeling van bijna alle activiteiten aan boord van het zeeschip tijdens het verblijf hiervan in de haven. Zo zal de scheepsagent de nodige contacten leggen en afspraken maken voor het onderhoud van het schip of het leveren van goederen en diensten.

Met vestigingseenheden kunnen zowel bedrijven in zijn geheel worden bedoeld als onderdelen van het bedrijf. Zo zal bijvoorbeeld een opslagruimte in de haven van een bedrijf een impact kunnen hebben wanneer hier bepaalde gevaarlijke goederen gestockeerd kunnen worden. Het is niet noodzakelijk

maritimes soient prestés à partir de ces unités d'établissement.

Article 2.5.2.46/18 – Désignation

Un port, une installation portuaire ou un terminal intérieur relève de plein droit de la sûreté maritime en raison de ses activités. Quant aux unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime, elles doivent être explicitement désignées par le Roi. Un CLSM ou la Cellule de la Sûreté maritime de la DG Navigation peut rendre un avis à ce sujet après quoi le NAMB procédera à l'évaluation. Sur la base de cette évaluation, l'exploitant pourra alors présenter ses observations, après quoi le dossier sera remis au ministre en vue de sa désignation par le Roi..

Tous les cinq ans, on examine si le maintien de la désignation est nécessaire. Si une entreprise considère dans l'intervalle qu'il n'y a plus d'impact sur la sûreté maritime, elle peut demander à l'ANSM de procéder à une évaluation. Sur la base de cette évaluation, le Roi décidera ensuite si l'unité d'établissement peut être retirée de la liste.

Ces décisions peuvent faire l'objet d'un recours devant le Conseil d'État.

Article 2.5.2.46/19 – Objectifs

Les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime doivent veiller à ce que les personnes non autorisées ne puissent pas accéder aux parties de l'unité d'établissement qui sont susceptibles de menacer la sûreté maritime. Les systèmes informatiques et de réseau doivent également être sécurisés de manière à ce que les personnes non autorisées ne puissent y avoir accès.

Le Roi a délégation pour imposer des objectifs supplémentaires. Ceux-ci peuvent également être définis pour un type particulier d'unité d'établissement. Ainsi, une compagnie maritime peut nécessiter des mesures différentes de celles imposées à un site industriel situé à côté d'un grand terminal à conteneurs.

Article 2.5.2.46/20 – Plan de sûreté

dat vanuit deze vestigingseenheden maritieme diensten worden verricht.

Artikel 2.5.2.46/18 – Aanduiding

Een haven, havenfaciliteit of een terminal gelegen in het binnenland vallen omwille van hun activiteiten van rechtswege onder de maritieme beveiliging. Vestigingseenheden die een impact hebben op de maritieme beveiliging moeten uitdrukkelijk worden aangeduid door de Koning. Een LCMB of de Cel Maritieme Beveiliging van het DG Scheepvaart kan hiervoor een advies geven waarna de NAMB zal overgaan tot evaluatie. Op basis van deze evaluatie zal de exploitant dan zijn bemerkingen kunnen overmaken waarna het dossier aan de minister zal worden overgemaakt met het oog op een aanduiding door de Koning.

Elke vijf jaar wordt bekeken of de aanduiding nog langer noodzakelijk is. Indien een onderneming in deze tussentijd van oordeel is dat er niet langer meer een impact op de maritieme beveiliging is, kan deze de NAMB vragen om een evaluatie op te maken. De Koning beslist op basis van deze evaluatie of de vestigingseenheid geschrapt kan worden van de lijst.

Deze beslissingen staan open voor beroep bij de Raad van State.

Artikel 2.5.2.46/19 – Doelstellingen

Vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging moeten ervoor zorgen dat onbevoegden geen toegang kunnen hebben tot die delen van de vestigingseenheid die de maritieme beveiliging kunnen bedreigen. Tevens moeten de informatica en netwerksystemen beveiligd worden zodat onbevoegden geen toegang kunnen hebben.

De koning verkrijgt een delegatie om bijkomende doelstellingen op te leggen. Deze kunnen ook voor een bepaalde type van vestigingseenheid worden vastgesteld. Zo kunnen er andere maatregelen noodzakelijk zijn voor een rederij dan voor een bedrijfsterrein dat gelegen is naast een grote containerterminal.

Artikel 2.5.2.46/20 – Beveiligingsplan

Contrairement aux ports, aux installations portuaires et aux terminaux intérieurs, ces unités d'établissement ne doivent pas faire l'objet d'une évaluation de la sûreté. Il appartient uniquement à l'exploitant de déterminer la manière dont les objectifs seront atteints et cette manière doit être communiquée à la Cellule de la Sûreté maritime.

Les unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime peuvent invoquer les articles 2.5.2.84 et suivants du Code belge de la Navigation à cet effet et utiliser des données biométriques pour empêcher l'accès aux personnes non autorisées.

La Cellule de la Sûreté maritime effectuera des contrôles auprès de ces entreprises afin de vérifier si les objectifs sont effectivement atteints. Ce n'est que si les objectifs ne sont pas atteints que l'ANSM peut décider que l'unité d'établissement doit prendre des mesures supplémentaires qui doivent être respectées.

Article 2.5.2.46/21 – Recours

Comme pour les autres catégories, un recours auprès du Ministre est, ici aussi, prévu. Un recours devant le Conseil d'État reste également possible.

Article 2.5.2.46/22 – Instructions

L'ANSM est chargée d'élaborer des instructions pour les procédures à suivre et la communication, y compris les notifications obligatoires en cas d'incidents et d'exercices. En outre, l'ANSM est également chargée de fixer toutes les normes relatives à la sûreté de l'unité d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime. Cela englobe notamment le contrôle d'accès, la protection physique du périmètre et la surveillance au moyen d'agents de gardiennage, d'équipements de détection de mouvements, de systèmes d'éclairage et de caméras optiques et thermiques.

Pour rédiger ces instructions, l'ANSM doit tenir compte de la grande diversité des activités dans les différentes unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime. Il importe de noter que ces instructions de l'ANSM en tant qu'organe administratif ne sont pas des normes contraignantes, mais des lignes directrices. Toutefois, ces instructions peuvent

In tegenstelling tot havens, havenfaciliteiten en terminals gelegen in het binnenland moet er voor deze vestigingseenheden geen beveiligingsbeoordeling worden opgemaakt. Het is enkel aan de exploitant om vast te stellen hoe de doelstellingen zullen worden behaald en deze wijze dient overgemaakt te worden aan de Cel Maritieme Beveiliging.

De vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging kunnen hiervoor een beroep doen op de artikelen 2.5.2.84 en volgende van het Belgisch Scheepvaartwetboek en biometrische gegevens gebruiken om de toegang door onbevoegden te verhinderen.

De Cel Maritieme Beveiliging zal controles uitvoeren bij deze bedrijven om te controleren of de doelstellingen effectief worden bereikt. Slechts in het geval dat dit niet het geval is, kan door de NAMB beslist worden dat de vestigingseenheid bijkomende maatregelen moet nemen die dan ook moeten worden nageleefd.

Artikel 2.5.2.46/21 – Beroep

Net zoals bij de andere categorieën wordt ook hier een beroep bij de Minister ingesteld. Ook blijft een beroep bij de Raad van State mogelijk.

Artikel 2.5.2.46/22 – Onderrichtingen

De NAMB verkrijgt de taak om onderrichtingen op te stellen voor de te volgen procedures en communicatie; met inbegrip van de verplichte meldingen bij incidenten en oefeningen. Hiernaast wordt de NAMB ook belast met het vaststellen van alle standaarden voor de beveiliging van de vestigingseenheid met impact op de maritieme beveiliging. Hieronder worden begrepen de toegangscontrole, de fysieke bescherming van de perimeter en het toezicht door middel van bewakingsagenten, bewegingsapparatuur, verlichting en optische en thermische camera's.

Bij het opstellen van deze onderrichtingen moet de NAMB rekening houden met de grote diversiteit aan activiteiten op de verschillende vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging. Belangrijk is te noteren dat deze onderrichtingen van de NAMB als administratief orgaan geen dwingende normen zijn, maar richtlijnen. Deze onderrichtingen

être rendues obligatoires, conformément au deuxième alinéa.

Articles 22 à 28

Ces articles portent sur des adaptations résultant de l'élargissement de la loi aux terminaux intérieurs et aux unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime, ainsi que sur l'inclusion de ces entités ou du BFSO dans diverses énumérations. Il est précisé également que la Police de la navigation n'est pas un service d'inspection de la sûreté maritime.

Article 29

Les exercices des ports, des installations portuaires, des navires et des terminaux intérieurs sont également susceptibles de contenir des données à caractère personnel. Aucune durée de conservation maximale n'était prévue à cet effet. Cet article fixe cette durée à dix ans. Cela donne suffisamment de temps pour examiner ce qui s'est passé lors des exercices et en tirer des leçons.

Article 30

Cet article porte sur une adaptation résultant de l'élargissement de la loi aux terminaux intérieurs et aux unités d'établissement ayant un impact sur la sûreté maritime. Il désigne le responsable du traitement des données traitées par ces terminaux et unités d'établissement dans le cadre de la sûreté maritime.

Article 31

Section 11. - Vérifications de sécurité

Art. 2.5.2.97 - Liste des fonctions critiques

La loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité dispose à l'article 22quinquies que l'exercice d'une profession, d'une fonction ou d'un mandat peut être soumis à une vérification de sécurité effectuée au sein de l'Autorité nationale de sécurité (ANS). Avant de soumettre une fonction, un mandat ou une profession à la vérification de sécurité, une procédure d'analyse de risque, de la menace et d'impact doit être menée par les différents services. Enfin, l'ANS décide s'il est justifié de réaliser une vérification de sécurité. Toutefois, les infractions à la loi précitée du 11

kunnen echter wel afdwingbaar gemaakt worden overeenkomstig het tweede lid.

Artikelen 22 tot en met 28

Dit betreft aanpassingen ten gevolge van de uitbreiding van de wet naar terminals gelegen in het binnenland en vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging en betreffen de opname van deze entiteiten of de BFSO in diverse opsommingen. Tevens wordt verduidelijkt dat de Scheepvaartpolitie geen inspectiedienst is in het kader van de maritieme beveiliging.

Artikel 29

Oefeningen van havens, havenfaciliteiten, schepen en terminals gelegen in het binnenland bevatten ook mogelijk persoonsgegevens. Er was hiervoor geen maximale bewaartermijn opgenomen. Deze wordt met dit artikel vastgesteld op tien jaar. Dit geeft voldoende tijd om terug te kijken wat er met de oefeningen gebeurd is en om lessen te trekken uit deze oefeningen.

Artikel 30

Dit betreft een aanpassing ten gevolge van de uitbreiding van de wet naar terminals gelegen in het binnenland en vestigingseenheden met een impact op de maritieme beveiliging. De verwerkingsverantwoordelijke van de gegevens die verwerkt worden door deze terminals en vestigingseenheden in het kader van de maritieme beveiliging wordt aangeduid met dit artikel.

Artikel 31

Afdeling 11 - Veiligheidsverificaties

Art. 2.5.2.97 – Lijst van kritieke functies

De wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen bepaalt in artikel 22quinquies dat een beroep, functie of mandaat kan onderworpen worden aan een veiligheidsverificatie die uitgevoerd wordt in de schoot van de Nationale Veiligheidsoverheid (NVO). Voordat een functie mandaat of beroep onderworpen wordt aan de veiligheidsverificatie moet een procedure worden doorlopen waarbij een risico-, dreigings- en impactsanalyse wordt uitgevoerd door de verschillende diensten. Tot slot beslist de NVO of

décembre 1998 ne sont pas punissables. Cela signifie que les sanctions liées aux vérifications de sécurité doivent être régies d'une manière différente, adaptée aux particularités du secteur.

L'autorité sectorielle s'occupant du secteur maritime est actuellement le Service public fédéral Mobilité et Transports. Cette disposition sera modifiée pour que l'ANSM devienne l'organe responsable de la sûreté maritime. L'ANSM déterminera alors à l'avenir, après avoir suivi les procédures établies dans la loi précitée du 11 décembre 1998, les fonctions, professions et mandats pour lesquels une vérification de sécurité est requise. À cet effet, l'ANSM ne peut s'écarter des décisions de l'ANS conformément à la loi du 11 décembre 1998.

La liste est publiée par avis au Moniteur belge et sur le site web de la DG Navigation, afin que chacun puisse en prendre connaissance. Comme la réalisation de vérifications de sécurité peut avoir un impact majeur pour certaines fonctions, professions ou mandats critiques, l'ANSM devra établir des mesures transitoires dans le cadre desquelles tout le monde devra être soumis à une vérification de sécurité. La liste des fonctions critiques se concentrera principalement sur les fonctions qui ont accès à la cargaison, au navire ou aux informations pertinentes sur la cargaison, ainsi que sur les personnes qui ont accès aux informations personnelles des travailleurs présents dans un port, une installation portuaire ou un terminal intérieur ou à bord de navires (ou bateaux de navigation intérieure). Citons comme exemples des deux catégories les agents de gardiennage, les services du personnel, le personnel informatique, les ouvriers portuaires, le personnel logistique ou les gestionnaires d'installations portuaires ou d'agences maritimes/unités d'établissement/navigation intérieure. Ces fonctions ne seront pas seulement identifiées par leur titre, mais aussi clairement définies de sorte que l'officier de sécurité puisse déterminer clairement si une personne est soumise à une vérification de sécurité obligatoire ou non.

Article 2.5.2.98 - Avis de sécurité

La loi précitée du 11 décembre 1998 dispose que, pour chaque personne pour laquelle une vérification de sécurité a été demandée, l'ANS rend un avis de

het onderwerpen aan een veiligheidsverificatie gerechtvaardigd is. Inbreuken op de voormelde wet van 11 december 1998 zijn echter niet strafbaar. Dit impliceert dat het handhaven van de veiligheidsverificaties op een andere wijze moet worden geregeld die aansluit bij de eigenheid van de sector.

De sectoriale overheid voor de maritieme sector is momenteel de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Dit wordt aangepast naar de NAMB dat als orgaan verantwoordelijk is voor de maritieme beveiliging. De NAMB zal dan in de toekomst, na het doorlopen van de procedures vastgesteld in de voormelde wet van 11 december 1998 de functies, beroepen en mandaten vaststellen waarvoor een veiligheidsverificatie vereist is. De NAMB kan hiervoor niet afwijken van de beslissingen van de NVO overeenkomstig de wet van 11 december 1998.

Deze lijst wordt gepubliceerd bij bericht in het Belgisch Staatsblad en op de website van het DG Scheepvaart zodat iedereen hier kennis van kan nemen. Aangezien het uitvoeren van veiligheidsverificaties voor bepaalde kritieke functies, beroepen of mandaten een grote impact kan hebben, zal de NAMB overgangsmaatregelen moeten vaststellen waarbinnen iedereen aan de veiligheidsverificatie zal moeten onderworpen worden. De lijst van kritieke functies zal in hoofdzaak gericht worden op die functies die toegang hebben tot de lading, het schip of relevante informatie over de lading alsook personen die toegang hebben tot persoonlijke informatie van werknemers aanwezig in een haven of op een havenfaciliteit of terminal gelegen in het binnenland of aan boord van (binnen)schepen. Voorbeelden uit beide categorieën zijn bewakingsagenten, personeelsdiensten, IT-personeel, havenarbeiders, logistieke medewerkers of managers van de havenfaciliteiten en maritieme kantoren/vestigingseenheden/binnenvaart. Deze functies zullen niet alleen met hun titel worden aangeduid maar vrij duidelijk worden omschreven zodat de veiligheidsofficier duidelijk kan inschatten of een persoon al dan niet onderworpen is aan de verplichte veiligheidsverificatie.

Artikel 2.5.2.98 - Veiligheidsadvies

De voormelde wet van 11 december 1998 bepaalt dat de NVO voor elke persoon voor wie een veiligheidsverificatie werd aangevraagd een

sécurité à l'autorité sectorielle, en l'occurrence l'ANSM, après quoi la personne concernée et l'employeur sont informés. Outre l'établissement de la liste des fonctions, professions et mandats critiques nécessitant une vérification de sécurité, il est nécessaire d'introduire une exigence légale selon laquelle ces personnes doivent disposer d'un avis de sécurité positif de la part de l'ANS. Si cette condition n'est pas ancrée dans un texte de loi, l'employeur n'a aucune raison juridique de faire respecter cette mesure. Du seul fait de l'absence d'avis de sécurité positif, l'employeur dispose désormais d'instruments juridiques conformément au droit commun pour prendre des mesures à l'encontre du travailleur, dont le licenciement pour motif grave ou pour cause de force majeure. En effet, le travailleur n'est plus en mesure d'effectuer le travail, ce qui est l'une des caractéristiques et des exigences de la relation de travail. La loi du 11 décembre 1998 prévoit également la possibilité de soumettre toutes les personnes employées dans un lieu déterminé à une vérification de sécurité. Il va de soi que cela nécessite également le strict respect de la procédure prévue par la loi du 11 décembre 1998 précitée.

En outre, la loi précitée du 11 décembre 1998 dispose qu'à l'expiration du délai imparti à l'ANS pour rendre un avis de sécurité, cet avis est réputé positif. Une exception est formulée pour le secteur maritime en exigeant qu'il y ait toujours un avis de sécurité positif. En effet, il faut éviter que le crime organisé fasse venir de l'étranger des personnes dans le but de les occuper en Belgique dans une installation portuaire en vue de récupérer de la drogue. L'ANS est également en train de conclure des accords bilatéraux avec d'autres pays pour permettre l'échange de données entre la Belgique et d'autres pays de l'UE.

Article 2.5.2.99 - Badge d'accès

Pour vérifier si une personne a obtenu un avis de sécurité positif, elle se voit délivrer un badge qui ne peut être activé que si elle a obtenu un avis de sécurité positif. Chaque entreprise est libre d'utiliser le système de badge qu'elle préfère à cette fin. Les ports peuvent également prévoir un système pour leurs terminaux portuaires, ou les terminaux peuvent collaborer à cet effet. Toutefois, la manière dont le système de badges est organisé dans une entreprise

veiligheidsadvies geeft aan de sectorale overheid, in casu de NAMB, waarna de berokken persoon en de werkgever worden ingelicht. Samen met het vaststellen van de lijst van kritieke functies, beroepen en mandaten waarvoor een veiligheidsverificatie vereist is, is het noodzakelijk om een wettelijke vereiste in te stellen dat deze personen moeten beschikken over een positief veiligheidsadvies van de NVO. Indien deze voorwaarde niet wettelijk wordt verankerd, heeft de werkgever geen juridische gronden om deze maatregel te laten naleven. Louter door het ontbreken van het positief veiligheidsadvies beschikt de werkgever nu over een juridisch instrumentarium overeenkomstig het gemeen recht om tegen de werknemer op te treden, waaronder het ontslag om dringende redenen of overmacht. De werknemer is immers niet langer in staat om hem het werk uit te voeren wat een van de kenmerken en vereisten van de arbeidsrelatie is. De wet van 11 december 1998 voorziet verder ook in de mogelijkheid om alle personen te werk gesteld op een specifieke locatie aan een veiligheidsverificatie te onderwerpen. Het spreekt voor zich dat ook hiervoor het volgen van de procedure zoals voorzien in de voormelde wet van 11 december 1998 strikt dient te worden nageleefd.

Verder bepaalt de voormelde wet van 11 december 1998 dat bij het verstrijken van de termijn waarbinnen de NVO een veiligheidsadvies moet geven, dit advies geacht wordt positief te zijn. Voor de maritieme sector wordt hierop een uitzondering aangebracht en wordt vereist dat er altijd een positief veiligheidsadvies moet zijn. Immers moet vermeden worden dat de georganiseerde criminaliteit personen uit het buitenland laat overkomen om hier in België te worden tewerkgesteld in een havenfaciliteit met het oog op het uithalen van drugs. De NVO is momenteel ook bezig met het sluiten van bilaterale akkoorden met andere landen om gegevensuitwisseling tussen België en andere EU-landen mogelijk te maken;

Artikel 2.5.2.99 - Toegangsbadge

Om te kunnen controleren of een persoon een positief veiligheidsadvies heeft bekomen, wordt aan de persoon een badge uitgereikt die enkel kan geactiveerd worden als de persoon beschikt over een positief veiligheidsadvies. Het staat elke onderneming vrij om hiervoor het badgesysteem te gebruiken dat zij kiezen. Er kan ook door de havens in een systeem voorzien worden voor hun haventerminals, of terminals kunnen hiervoor samenwerken. De wijze

doit être reprise dans le plan de sûreté et peut donc être contrôlée par les services d'inspection et évaluée par l'ANSM. Ce badge peut être combiné avec les données biométriques autorisées conformément aux articles 2.5.2.84 et suivants du Code belge de la Navigation.

Des badges peuvent également être délivrés aux personnes qui ont besoin d'accéder à une installation portuaire ou à un terminal intérieur sans y exercer de fonction critique. Toutefois, cela devra être clairement indiqué sur le badge avec les lettres VA/AS (veiligheidsadvies/avis de sécurité). Cet ajout permettra à toutes les personnes se trouvant sur le site lors des inspections de savoir immédiatement si la personne concernée est autorisée à exercer cette fonction.

Le système de badge d'accès lié aux vérifications de sécurité est déjà utilisé dans plusieurs endroits au monde. La carte américaine Transport Workers Identification Card (TWIC) est une carte d'identification délivrée aux travailleurs du secteur des transports aux États-Unis. C'est un document important destiné à renforcer la sûreté et à améliorer le contrôle d'accès pour les employés travaillant dans des installations couvertes par la Maritime Transportation Security Act (MTSA). La carte TWIC est destinée aux personnes travaillant dans des secteurs maritimes tels que les ports, les terminaux, les chantiers navals et les navires sous juridiction de la Coast Guard. Il s'agit d'une carte d'identification biométrique qui comprend les empreintes digitales et une photo du titulaire, ainsi que des informations personnelles telles que son nom, sa date de naissance et son numéro de service civil. La carte est délivrée par la Transportation Security Administration (TSA) et nécessite une vérification approfondie des antécédents avant d'être délivrée. L'objectif est d'empêcher les personnes non autorisées d'accéder aux zones et installations sensibles, de garantir la sécurité du secteur des transports et de renforcer la protection contre le terrorisme. Les travailleurs disposant d'une carte TWIC valide peuvent accéder à des zones et installations sécurisées et être identifiées sur présentation de la carte avec vérification des données biométriques. La carte doit être renouvelée régulièrement et peut être retirée si un travailleur ne satisfait plus aux exigences de sécurité.

waarop het badgesysteem wordt georganiseerd in een onderneming moet wel worden opgenomen in het beveiligingsplan en kan aldus door de inspectiediensten worden gecontroleerd en door de NAMB worden geëvalueerd. Deze badge kan gecombineerd worden met de biometrische gegevens die toegelaten zijn overeenkomstig artikel 2.5.2.84 en volgende van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Er kunnen ook nog badges worden afgegeven aan personen die toegang moeten hebben tot een havenfaciliteit of terminal gelegen in het binnenland zonder dat deze persoon in een kritieke functie werkt. Dit zal echter duidelijk aangegeven moeten worden op de badge met de vermelding van de letters VA/AS (veiligheidsadvies/avis de sécurité). Door deze toevoeging is het voor iedereen op het terrein bij inspecties onmiddellijk duidelijk of die persoon gemachtigd is om die functie uit te oefenen.

Het systeem van een toegangsbadge gelinkt aan de veiligheidsverificaties wordt reeds op verschillende plaatsen in de wereld gebruikt. De Amerikaanse Transport Workers Identification Card (TWIC) is een identificatiekaart die wordt uitgegeven aan werknemers in de transportsector in de Verenigde Staten. Het is een belangrijk document dat is ontworpen om de beveiliging te versterken en de toegangscontrole te verbeteren voor werknemers die werken in faciliteiten die onder het Maritime Transportation Security Act (MTSA) vallen. De TWIC-kaart is bedoeld voor personen die werkzaam zijn in maritieme sectoren zoals havens, terminals, scheepswerven en schepen die onder de jurisdictie van de Coast Guard vallen. Het is een biometrische identificatiekaart die vingerafdrukken en een foto van de houder bevat, samen met persoonlijke informatie zoals naam, geboortedatum en burgerservicenummer. De kaart wordt uitgegeven door de Transportation Security Administration (TSA) en vereist een grondige achtergrondcontrole voordat deze wordt verstrekt. Het doel is om ongeautoriseerde personen de toegang tot gevoelige gebieden en faciliteiten te ontfangen, de veiligheid van de transportsector te waarborgen en de bescherming tegen terrorisme te vergroten. Met een geldige TWIC-kaart kunnen werknemers toegang krijgen tot beveiligde gebieden en faciliteiten, waarbij ze zich moeten identificeren door de kaart te tonen en biometrische gegevens te verifiëren. De kaart moet regelmatig worden vernieuwd en kan worden

ingetrokken als een werknemer niet meer voldoet aan de veiligheidsvereisten.

Article 2.5.2.100 - Instructions

Comme pour les autres composantes de la sûreté maritime, l'ANSM est chargée d'élaborer des instructions. En ce qui concerne les vérifications de sécurité, ces instructions concernent l'utilisation du badge d'accès et la manière de demander une vérification de sécurité. Une application TIC est en cours de développement au SPF Mobilité et Transports afin d'automatiser les demandes. L'application TIC portera le nom Argus, d'après le géant de la mythologie grecque qui possédait cent yeux sur tout son corps. Ces instructions peuvent être rendues obligatoires par ratification par le Roi.

Section 12 – Politique d'intégrité

Article 2.5.2.101 - Loi du 28 novembre 2022

La loi du 28 novembre 2022 sur la protection des personnes qui signalent des violations au droit de l'Union ou au droit national constatées au sein d'une entité juridique du secteur privé impose des normes minimales communes pour la protection des personnes signalant des violations, connue sous le nom de protection des lanceurs d'alerte. Il ressort de discussions menées avec les ministères publics responsables et le coordinateur national en matière de drogues qu'une telle protection est nécessaire au sein de la communauté portuaire. Il a été décidé de ne pas élaborer de nouvelles règles en la matière mais de rendre le cadre général instauré par la loi précitée du 28 novembre 2022 applicable. En incluant également cette référence dans le chapitre sur la sûreté maritime, la Cellule de la Sûreté maritime devient également compétente pour contrôler le respect des obligations en la matière.

Section 13 – Plateforme de signalement

Article 2.5.2.102 - Portwatch

Plusieurs ports belges ont déjà pris l'initiative de lancer des plateformes de signalement. Par exemple, il y a onzehavendrugsvrij.be, ikmeld.be et meldpunt-havik.be, respectivement à Anvers, Zeebrugge et Gand. Toutes ces plateformes ciblent un public particulier et ont leurs propres caractéristiques. Les initiatives de telles plateformes ont été prises par les

Artikel 2.5.2.100 - Onderrichtingen

Net zoals voor de andere onderdelen in de maritieme beveiliging krijgt de NAMB de opdracht om onderrichtingen vast te stellen. Voor de veiligheidsverificaties betreft dit het gebruik van de toegangsbadge en de wijze waarop de veiligheidsverificatie moet worden aangevraagd. Bij de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt momenteel een ICT-toepassing ontwikkeld voor de aanvragen geautomatiseerd te laten verlopen. De ICT-toepassing zal de naam Argus dragen, genoemd naar de Griekse mythologische reus die over zijn gans lichaam honderd ogen bezat. Deze onderrichtingen kunnen afdwingbaar gemaakt worden door bekrachtiging door de Koning.

Afdeling 12 - Integriteitsbeleid

Artikel 2.5.2.101 – Wet van 28 november 2022

De wet van 28 november 2022 betreffende de bescherming van melders op inbreuken op het Unie- of nationale recht vastgesteld binnen een juridische entiteit in de private sector legt gemeenschappelijke minimumnormen op voor de bescherming van melders van inbreuken, de zogenaamde klokkenluidersbescherming. Uit gesprekken met de verantwoordelijke openbare ministeries en de nationale drugscoördinator blijkt dat er nood is aan dergelijke bescherming binnen de havengemeenschap. Er wordt voor geopteerd om geen nieuwe regels hiervoor uit te werken maar om het algemeen kader ingesteld door de voormelde wet van 28 november 2022 van toepassing te maken. Door de verwijzing ook op te nemen in het hoofdstuk over maritieme beveiliging is de Cel Maritieme Beveiliging ook bevoegd om de naleving hiervan te controleren.

Afdeling 13 - Meldingsplatform

Artikel 2.5.2.102 - Portwatch

In de verschillende Belgische havens werden al initiatieven genomen om meldplatformen op te starten. Zo zijn er onzehavendrugsvrij.be, ikmeld.be en meldpunt-havik.be in respectievelijk Antwerpen, Zeebrugge en Gent. Al deze platformen zijn gericht op een bepaald publiek en hebben hun eigen kenmerken; De initiatieven voor dergelijke platformen werden

partenaires privés du port, les autorités du port ou la Police judiciaire fédérale. Outre ces plateformes, il existe actuellement des ports ou des installations portuaires où aucune plateforme de signalement n'existe. Tant la Cellule de la Sûreté maritime que les services de police compétents sont demandeurs pour élargir ces plateformes de signalement à tous les ports belges. De plus, une plus grande uniformisation entre les différentes plateformes de signalement est nécessaire, de même qu'un traitement identique des signalements. Enfin, la protection des données de ces plateformes doit également être régie par la loi (voir l'article xx infra).

C'est pourquoi une plateforme de signalement appelée « portwatch » sera mise en place au sein de la Cellule de la Sûreté maritime. Dans un premier temps, on veillera à ce que les signalements adressés aux plateformes existantes soient redirigés vers cette nouvelle plateforme, mais dans un second temps, seule la nouvelle plateforme sera active.

Outre les signalements classiques, la plateforme sera également conçue pour permettre des signalements anonymes. Cela signifie que même l'adresse IP de l'auteur du signalement ne devrait pas être traçable.

Article 2.5.2.103 - Traitement

Tous les signalements sont transmis avec toutes leurs données aux services de police compétents avec lesquels les dispositions nécessaires doivent être prises. En outre, les signalements sont enregistrés dans la plateforme ISPS afin d'en conserver l'historique. Il est important que seules des données anonymisées y soient enregistrées. Les services de police peuvent toutefois obtenir les données à caractère personnel, sous réserve des signalements anonymes visés à l'article 2.5.2.102.

Article 32

Cet article introduit un nouvel article 2.5.3.13 dans le Code belge de la Navigation dans le chapitre sur la prévention de la pollution par les navires et régit l'introduction du système ETS pour le transport maritime.

Le nouvel article 2.5.3.13 désigne le Contrôle de la navigation comme l'autorité responsable pour les compagnies maritimes assignées à la Belgique dans l'acte d'exécution de la Commission européenne.

genomen door de private partners in de haven, de havenbesturen of de Federale Gerechtelijke Politie. Naast deze platformen zijn er momenteel ook nog havens of havenfaciliteiten waar geen dergelijk meldplatform bestaat. Zowel de Cel Maritieme Beveiliging als bevoegde politiediensten zijn vragende partij om deze meldplatformen uit te breiden naar alle Belgische havens. Ook een verdere uniformering tussen de verschillende meldplatformen is noodzakelijk, evenals een gelijke afhandeling van deze meldingen. Tot slot moet ook de gegevensbescherming van deze platformen wettelijk geregeld worden (zie verder onder artikel xx)

Om deze reden zal dan ook een meldplatform met de naam "portwatch" worden opgericht bij de Cel Maritieme Beveiliging. In een eerste fase zal er gekeken worden dat de meldingen in bestaande meldplatformen doorgeleid worden naar dit nieuwe platform maar in een latere fase zal enkel nog het nieuwe meldplatform actief zijn.

Naast klassieke meldingen wordt het platform ook zo ingericht dat anonieme meldingen mogelijk zijn. Dit impliceert dat zelfs het IP-adres van de melder niet traceerbaar mag zijn.

Artikel 2.5.2.103 – Verwerking

Al de meldingen worden met al hun gegevens doorgestuurd naar de bevoegde politiediensten met wie de nodige afspraken worden gemaakt. Daarnaast worden de meldingen opgeslagen in het ISPS-platform zodat er een historisch overzicht is. Belangrijk is wel dat enkel geanonimiseerde gegevens hierin mogen worden opgeslagen. De politiediensten kunnen wel de persoonsgegevens krijgen, onder voorbehoud van de anonieme meldingen die besproken werden in artikel 2.5.2.102.

Artikel 32

Dit artikel voert een nieuw artikel 2.5.3.13 in het Belgisch Scheepvaartwetboek in het hoofdstuk betreffende de voorkoming van verontreiniging door schepen en regelt de invoering van het ETS-systeem voor de scheepvaart.

Het nieuwe artikel 2.5.3.13 wijst de Scheepvaartcontrole aan als de autoriteit die verantwoordelijk is voor de scheepvaartmaatschappijen die in de

uitvoeringshandeling van de Europese Commissie aan België zijn toegewezen.

L'article 2.5.3.13 prévoit la transposition de la directive 2023/959 dans le droit belge. L'article prévoit plusieurs délégations au Roi, notamment pour prendre les mesures supplémentaires liées à la surveillance et la déclaration dans le contexte du règlement MRV (paragraphe 5), et pour compléter la transposition de la directive 2023/959.

Article 33

Cet article insère un nouveau chapitre 4 dans le titre 5 relatif à la mer et aux ports dans le livre 2 (navigation de mer) du Code belge de la Navigation. Il s'agit d'un chapitre qui comprend des régimes particuliers concernant le fonctionnement dans la zone géographique du port, mais relevant des compétences fédérales. Le présent article introduit deux de ces législations spéciales, à savoir l'utilisation de caméras et l'extrait spécial du casier judiciaire.

Chapitre 4 - Régimes particuliers pour les ports

Section 1^{re} – Utilisation de caméras

Article 2.5.4.1. - Champ d'application

Cet article définit le champ d'application territorial et matériel de l'avant-projet de loi. Il veille à ce que les capitaineries de ports ne soient plus couvertes par le champ d'application de la Loi caméras en ce qui concerne l'installation et l'utilisation de caméras pour garantir la sécurité de la zone portuaire. Ce chapitre doit donc être compris comme une législation particulière au sens de l'article 3, alinéa 2, 1° de la Loi caméras. Les dispositions de l'avant-projet de loi constituent donc une *lex specialis* qui permettra aux capitaineries de port d'exercer de manière optimale leurs pouvoirs de police en matière de sûreté grâce à l'utilisation de caméras.

Dans ce chapitre, on entend par zone portuaire la zone géographique correspondant aux coordonnées de l'installation portuaire ou du port telles que fixées par le Roi conformément à l'article 2.5.2.4, §2, alinéa 2 et à l'article 2.5.2.4, §2, alinéa 3.

Artikel 2.5.3.13 voorziet in de omzetting van Richtlijn 2023/959 in Belgisch recht. Het artikel voorziet in verschillende delegaties aan de Koning, met name om aanvullende maatregelen te nemen met betrekking tot monitoring en rapportering in het kader van de MRV-verordening (paragraaf 5), en om de omzetting van Richtlijn 2023/959 te voltooien.

Artikel 33

Met dit artikel wordt een nieuw hoofdstuk 4 ingevoegd in het titel 5 dat betrekking heeft op zee en havens in boek 2 (zeevaart) van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Het betreft een hoofdstuk dat bijzondere regelingen omvat die betrekking hebben de werking in het geografische gebied van de haven, maar die behoren tot de federale bevoegdheden. Het voorliggende artikel voert 2 dergelijke bijzondere wetgevingen in, met name het gebruik van camera's en het bijzonder uittreksel uit het strafregister.

Hoofdstuk 4 – Bijzondere regelingen voor de havens

Afdeling 1 - Cameragebruik

Artikel 2.5.4.1. - Toepassingsgebied

Dit artikel bepaalt het territoriale en materiële toepassingsgebied van het voorontwerp van wet. Het zorgt ervoor dat de havenkapiteinsdiensten wat betreft de plaatsing en het gebruik van camera's ter vrijwaring van de veiligheid van het havengebied niet langer onder het toepassingsgebied van de Camerawet vallen. Dit hoofdstuk moet aldus begrepen worden als een bijzondere wet in de zin van artikel 3, tweede lid, 1° Camerawet. De bepalingen van het voorontwerp van wet vormen zo een *lex specialis* die het mogelijk zal maken voor havenkapiteinsdiensten om hun politionele bevoegdheden op het vlak van beveiliging door gebruik van camera's optimaal uit te voeren.

Het havengebied betekent in dit hoofdstuk het geografische gebied dat overeenstemt met de coördinaten van de havenfaciliteit of haven zoals vastgesteld door de Koning overeenkomstig respectievelijke artikel 2.5.2.4, §2 tweede lid en artikel 2.5.2.4, §2 derde lid.

Cet article spécifie en outre que les tiers, concessionnaires ou non, qui installent ou utilisent des caméras dans le port ou l'installation portuaire ne tombent pas dans le champ d'application de cette *lex specialis*, sauf pour ce qui concerne leur obligation de partager les images de caméras visées à l'article 2.5.4.9. Au demeurant, ces tiers restent soumis aux dispositions de la Loi caméras, naturellement dans la mesure où la Loi caméras leur est applicable.

Pour le surplus, il convient de noter que ce projet de loi ne vise pas à introduire des modifications ou des exceptions à la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière (LSP). En d'autres termes, les agents de gardiennage entrant dans le champ d'application de la LSP ne peuvent être mobilisés que si les dispositions de la LSP sont respectées.

Article 2.5.4.2 - Définitions

Cet article introduit les définitions pertinentes pour l'avant-projet de loi. Ces définitions se rapprochent autant que possible des définitions courantes pour ces notions, mais sont adaptées si nécessaire au contexte spécifique de cet avant-projet de loi.

Par exemple, la notion « caméra » est plus large que celle de « caméra de surveillance » de la Loi caméras, mais elle est spécifiquement liée aux finalités prévues dans cet avant-projet de loi. La notion de « caméra » comprend non seulement les caméras fixes, mais aussi les caméras mobiles fixées sur des systèmes aériens sans pilote (UAS) visés au Règlement d'exécution 2019/947 du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord. Les systèmes aériens sans pilote sont mieux connus sous le nom de drones. Il importe de noter qu'il est possible de déplacer les caméras, même si elles sont immobiles pendant l'observation. C'est typiquement le cas des drones. On peut également songer aux caméras d'appareils mobiles (comme le smartphone d'un inspecteur) ou aux caméras installées à bord de moyens de transport (comme une dashcam). L'utilisation de drones peut certainement contribuer sensiblement à la sécurité globale dans l'environnement portuaire complexe. En effet, les drones permettent aux capitaineries de port de gérer, d'inspecter et de surveiller une vaste zone, parfois difficile d'accès (par exemple au-dessus de voies navigables) de manière rapide et sûre. Les images sont

Dit artikel specificeert verder dat derden, al dan niet concessiehouders, die camera's in de haven of havenfaciliteit plaatsen of gebruiken, niet onder deze *lex specialis* vallen, behalve dan voor wat betreft hun verplichting tot het delen van camerabeelden zoals bedoeld in artikel 2.5.4.9. Voor de rest blijven deze derden onderworpen aan de bepalingen van de Camerawet, uiteraard in de mate dat de Camerawet op hen van toepassing is.

Voor het overige dient opgemerkt te worden dat dit wetsontwerp geen wijzigingen van of uitzonderingen op de wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid (WPV) beoogt in te voeren. Met andere woorden, bewakingsagenten die onder het toepassingsgebied van de WPV vallen, kunnen enkel worden ingezet indien de bepalingen van de WPV zijn voldaan.

Artikel 2.5.4.2 - Definities

In dit artikel worden de definities geïntroduceerd die relevant zijn voor het voorontwerp van wet. Voor deze definities wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de gangbare definities van deze begrippen, maar dan waar nodig aangepast aan de specifieke context van dit voorontwerp van wet.

Het begrip "camera" is bijvoorbeeld ruimer dan het begrip bewakingscamera uit de Camerawet maar wel specifiek verbonden met de doeleinden voorzien in dit voorontwerp van wet. Het begrip "camera" omvat niet enkel vaste camera's, maar ook mobiele camera's bevestigd aan onbemande luchtvaartuigsystemen (UAS) zoals bedoeld in Uitvoeringsverordening 2019/947 van 24 mei 2019 inzake de regels en procedures voor de exploitatie van onbemande luchtvaartuigen. Onbemande luchtvaartuigsystemen zijn beter bekend als drones. Belangrijk is dat de mogelijkheid bestaat om de camera's te verplaatsen, ook al zijn zij tijdens de observatie stationair. Dit is typisch het geval voor drones. Men kan hierbij ook denken aan camera's van mobiele apparaten (zoals bijvoorbeeld de smartphone van een inspecteur) of camera's geïnstalleerd aan boord van vervoersmiddelen (zoals bijvoorbeeld een dashcam). Het gebruik van drones kan zeker een grote bijdrage leveren aan de algemene veiligheid in de complexe havenomgeving. Drones stellen de havenkapiteinsdienst immers in staat om een groot en in bepaalde gevallen moeilijk toegankelijk gebied (bv. over waterwegen) op een snelle en veilige manier te

également accessibles à distance, ce qui permet de les partager rapidement avec les services de secours si nécessaire.

Vu que ce chapitre définit de manière exhaustive, à l'article 2.5.4.3, les finalités pour lesquelles des caméras peuvent être installées ou utilisées par les capitaineries du port, il n'est pas opportun de faire une distinction entre « caméras » et « caméras de surveillance ». Une formulation technologiquement neutre a été choisie, couvrant toutes les caméras, pour éviter de devoir modifier la loi en cas d'apparition de caméras dotées de nouvelles technologies (qui pourraient toutefois être considérées comme des « caméras intelligentes »).

Les caméras intelligentes se distinguent des caméras ordinaires en ce sens qu'elles font ou peuvent faire plus que simplement capturer des images, et ce de manière autonome ou non. Elles sont généralement équipées de technologies supplémentaires (telles que des capteurs ou des logiciels) et peuvent, par exemple, détecter des mouvements ou des sons de manière autonome. Elles peuvent également analyser les images de manière autonome et automatisée afin de catégoriser les personnes et les objets qui y apparaissent. Les caméras intelligentes permettent même de faire des prévisions statistiques, ce qui permet de prendre des mesures préventives. Les caméras intelligentes sont donc particulièrement utiles, voire nécessaires, pour maintenir la sécurité à l'intérieur du périmètre de la zone portuaire, surtout en ce qui concerne la détection de la criminalité organisée, du trafic de stupéfiants et de la traite des êtres humains et de la contrebande d'espèces animales menacées et de produits d'origine animale tels que l'ivoire et la lutte contre ces phénomènes.

En ce qui concerne les notions « port » et « installation portuaire », un lien est établi avec le champ d'application de ce chapitre. Pour le reste, les deux notions sont interprétées conformément à l'article 2.5.2.3, à savoir qu'un port est tout ensemble de terre et d'eau existant, comprenant des infrastructures et équipements destinés à faciliter les opérations de transport maritime commercial (article 2.5.2.3, 4°) et les zones adjacentes qui ont un impact sur la sûreté et qu'une installation portuaire est un emplacement où a lieu l'interface navire/terre qui comprend également, le cas échéant, les zones de mouillage, les postes

beheren, inspecteren en controleren. De beelden zijn ook vanop afstand toegankelijk, zodat ze indien nodig snel met hulpdiensten gedeeld kunnen worden.

Aangezien dit hoofdstuk in artikel 2.5.4.3 limitatief de doeleinden bepaalt waarvoor camera's door havenkapiteinsdiensten geïnstalleerd of gebruikt kunnen worden, is het immers niet dienstig om een onderscheid te maken tussen "camera's" en "bewakingscamera's". Er is gekozen voor technologisch neutrale bewoordingen, die op alle camera's betrekking hebben. Dit om te vermijden dat de wet moet worden gewijzigd bij het verschijnen van camera's met nieuwe technologieën (die evenwel als een "intelligente camera" kunnen worden beschouwd).

Intelligente camera's onderscheiden zich van gewone camera's omdat intelligente camera's meer (kunnen) doen dan alleen beelden vastleggen, en dat op al dan niet autonome wijze. Ze zijn typisch uitgerust met bijkomende technologieën (zoals sensoren of software) en kunnen zo bijvoorbeeld bewegingen of geluiden autonoom detecteren. Zij kunnen ook beelden autonoom en geautomatiseerd analyseren met het oog op categorisering van de mensen en objecten die erin voorkomen. Intelligente camera's maken zelfs statistische voorspellingen mogelijk waardoor er preventief kan worden ingegrepen. Intelligente camera's zijn daarom bijzonder nuttig en zelfs noodzakelijk om de veiligheid binnen de grenzen van het havengebied te vrijwaren, vooral wat betreft het opsporen en bestrijden van de georganiseerde misdaad, drugshandel en mensensmokkel, en de smokkel van bedreigde diersoorten en dierlijke producten zoals ivoor.

Voor wat betreft de begrippen "haven" en "havenfaciliteit" wordt een link gemaakt met het toepassingsgebied van dit hoofdstuk. Voor de rest worden beide begrippen geïnterpreteerd zoals bedoeld in artikel 2.5.2.3, namelijk een haven is elk uit land en water bestaande cluster met werken en voorzieningen ten behoeve van het commercieel vervoer over zee (artikel 2.5.2.3, 4°), en de omliggende gebieden die een invloed hebben op de beveiliging en een havenfaciliteit is een locatie waar het schip/land raakvlak plaatsvindt waar ook, in voorkomend geval, ankergebieden, ligplaatsen en aanvaarroutes vanuit zee toe behoren (artikel 2.5.2.3, 5°).

d'attente et leurs abords à partir de la mer (article 2.5.2.3, 5°).

Les notions qui ne sont pas définies séparément ici ont la même signification qu'ailleurs dans le Code belge de la Navigation (comme le terme « ministre », déjà défini à l'article 2.5.2.3, 10°).

Article 2.5.4.3 - Finalités des caméras

Cet article énumère de manière exhaustive les finalités pour lesquelles les caméras, auxquelles cet avant-projet de loi s'applique, peuvent traiter des images ou des enregistrements. Chacune de ces finalités est expliquée ci-dessous à l'aide d'exemples non limitatifs. Les finalités énoncées ne s'excluent pas mutuellement. Il se peut que plusieurs finalités soient applicables en même temps aux mêmes images de caméras ou enregistrements sonores.

1° prévenir, constater ou détecter et sanctionner les actions illicites ou les délits contre les personnes ou les marchandises

Des caméras peuvent être utilisées pour prévenir, constater ou détecter des délits contre les personnes ou les marchandises. Comme expliqué plus haut, l'une des tâches d'une capitainerie de port est la police administrative spéciale. Cette tâche englobe les mesures visant à assurer l'ordre public, la tranquillité, la sécurité de l'exploitation et la protection du milieu marin dans la zone portuaire. Elle comprend également le contrôle de l'application des règlements et instructions de la police portuaire établis par les capitaineries du port. Il s'agit de règlements de police administrative spéciale portant sur des questions typiques liées au port et à la navigation maritime : la manutention et le stockage des marchandises, l'embarquement et le débarquement des passagers, l'accessibilité et la gestion du trafic dans la zone portuaire, la conservation de l'environnement et la sécurité de la zone portuaire.

Des caméras peuvent contribuer à atteindre ces objectifs. Tout d'abord, la présence de caméras peut avoir un effet dissuasif et contribuer à la prévention des délits. Ensuite, les caméras peuvent détecter les activités qui s'écartent des activités normales et autorisées dans la zone portuaire et conduire à une enquête plus approfondie, voire à des mesures correctives. Dans le contexte de la sûreté maritime, les images des caméras dans la zone portuaire peuvent,

Begrippen die hier niet apart worden gedefinieerd, krijgen dezelfde betekenis als elders in het Belgisch Scheepvaartwetboek (zoals de "minister", reeds gedefinieerd in artikel 2.5.2.3, 10°).

Artikel 2.5.4.3 – Doelen van de camera's

In dit artikel worden limitatief de doeleinden opgesomd waarvoor camera's, waarop dit voorontwerp van wet van toepassing is, beelden of opnames mogen verwerken. Elk van de doelen wordt hierna verder toegelicht bij wijze van niet-limitatieve voorbeelden. De vermelde doelen sluiten elkaar niet uit. Het is mogelijk dat er meerdere doelen tegelijk toepasselijk zijn op dezelfde camerabeelden of geluidsopnames.

1° het voorkomen, vaststellen of opsporen en bestraffen van ongeoorloofde acties of misdrijven tegen personen of goederen

Camera's kunnen ingezet worden om misdrijven tegen personen of goederen te voorkomen, vaststellen of op te sporen. Zoals hierboven reeds toegelicht, is één van de taken van een havenkapiteinsdienst die van bijzondere bestuurlijke politie. Dit omvat het nemen van maatregelen om de openbare orde, de rust, de veiligheid van de exploitatie en de bescherming van het marien milieu te verzekeren in het havengebied. Dit omvat ook het toezicht op en de handhaving van de door de havenkapiteinsdiensten uitgevaardigde havenpolitieverordeningen/-onderrichtingen. Dit zijn reglementen van bijzondere administratieve politie over typische havengebonden/nautisch maritieme kwesties: de goederenbehandeling en opslag, het in- en ontschepen van passagiers, de toegankelijkheid en de verkeersafwikkeling in het havengebied, en de vrijwaring van het milieu en de veiligheid van het havengebied.

Camera's kunnen helpen om deze doelen te realiseren. De aanwezigheid van camera's kan in de eerste plaats een ontradend effect hebben en helpen om misdrijven te voorkomen. Camera's kunnen vervolgens activiteiten die afwijken van de normale, vergunde activiteiten in het havengebied detecteren en leiden tot verder onderzoek en zelfs tot corrigerende actie. In het kader van de maritieme beveiliging kunnen camerabeelden in het

par exemple, couvrir les zones situées devant et entre les installations portuaires, de sorte que toute intrusion soit détectée à temps afin de prévenir les dommages et la criminalité. En cas de recours à la violence, les images des caméras aident les services compétents et les forces de police dans leur mission de détection. Les images des caméras servent aussi de preuves à collecter dans le cadre des tâches de police administrative.

Les caméras peuvent également être utilisées pour prévenir, détecter, poursuivre et sanctionner des actions illicites. Les actions illicites sont définies à l'article 2.5.2.3, 15° du CBN et doivent être interprétées dans ce sens pour bien comprendre cette finalité. La définition est la suivante : « toute action intentionnelle qui, compte tenu de sa nature ou de son contexte, pourrait causer des dommages aux ouvrages de construction et de génie civil ou aux câbles ou aux pipelines dans les zones maritimes belges, aux navires de mer du trafic maritime international et national, à l'équipage, aux passagers ou à la cargaison, ou aux ports ou installations portuaires concernés, y compris l'utilisation de navires de mer pour faire entrer ou sortir de Belgique des articles ou produits interdits via les ports et installations portuaires ou pour permettre à des personnes ou des animaux d'embarquer ou de débarquer sans autorisation, ou toute activité connexe. ».

À titre d'exemple, les activités suivantes sont considérées comme illicites : terrorisme, piraterie, espionnage, sabotage, trafic de stupéfiants, commerce de produits de contrefaçon, traite des êtres humains, commerce illégal d'animaux exotiques.

Les images des caméras peuvent également être très utiles pour prévenir, détecter, poursuivre et sanctionner les actions illicites contre les installations portuaires. À chaque fois, la garantie de l'intérêt (portuaire) général et la protection de son statut d'« infrastructure critique » sont pleinement mises en œuvre et contrôlées.

2° garantir la sûreté maritime dans les ports et les installations portuaires

Des caméras peuvent être utilisées pour garantir la sûreté maritime dans les ports et les installations portuaires. Garantir la sûreté maritime dans les installations portuaires est une tâche importante de la

havengebied bijvoorbeeld de gebieden voor en tussen de havenfaciliteit in beeld brengen zodat een eventuele indringing vroegtijdig opgemerkt wordt met de bedoeling schade en criminaliteit te voorkomen. Bij gebruik van geweld ondersteunen de camerabeelden de bevoegde diensten en politiediensten in hun taken van opsporing. Camerabeelden fungeren ook algemeen als bewijsmateriaal dat als onderdeel van de taken van administratieve politie verzameld moet worden.

Camera's kunnen ook worden ingezet om ongeoorloofde acties te voorkomen, opsporen, vervolgen en bestraffen. Ongeoorloofde acties worden gedefinieerd in artikel 2.5.2.3, 15° BSW en moeten voor het begrip van dit doeleinde op die manier worden begrepen. De definitie luidt: "elke opzettelijke actie die gezien de aard of context ervan schade kan toebrengen aan de bouw- of kunstwerken, kabels en pijpleidingen in de Belgische maritieme zones, aan zeeschepen in het internationale en binnenlands zeescheepvaartverkeer, aan bemanning, passagiers of lading, of aan de desbetreffende havens of havenfaciliteiten, met inbegrip van het gebruik van zeeschepen om via havens en havenfaciliteiten verboden voorwerpen of producten in- of uit België te brengen, personen of dieren zonder toelating te laten inschepen of ontschepen, of alle hiermee verband houdende activiteiten.

Bij wijze van voorbeeld, worden de volgende activiteiten concreet aangemerkt als ongeoorloofd: terrorisme, piraterij, spionage, sabotage, drugshandel, handel in namaakgoederen, mensensmokkel, illegale handel in exotische dieren.

Ook voor het voorkomen, opsporen, vervolgen en bestraffen van ongeoorloofde acties tegen de havenfaciliteiten kunnen camerabeelden zeer nuttig zijn. Telkens wordt het algemeen (haven)belang en de bescherming van haar statuut als 'kritieke infrastructuur' ten volle bewaakt en gerealiseerd.

2° het garanderen van de maritieme beveiliging in havens en havenfaciliteiten

Camera's kunnen ingezet worden om de maritieme beveiliging in havens en havenfaciliteiten te garanderen. Het garanderen van de maritieme beveiliging in de havenfaciliteiten is een belangrijke

capitainerie du port. Il établit une évaluation de la sûreté et un plan de sûreté portuaire dans le cadre de la sûreté maritime conformément aux exigences fixées par le Roi. Une structure de coordination est prévue entre les différentes zones de sûreté portuaire, qui tient compte des zones voisines susceptibles d'avoir un impact sur la sûreté dans le port.

En raison de l'étendue et de la complexité d'une zone portuaire, avec ses différents fournisseurs de services divers et ses infrastructures, la sûreté maritime ne peut être garantie sans déployer des moyens supplémentaires. Les caméras sont des outils appropriés pour contribuer à cette finalité.

En effet, les caméras sont l'un des moyens les plus importants pour détecter des anomalies dans le fonctionnement quotidien du port sous tous ses aspects. L'utilisation de plusieurs caméras dans la zone portuaire permet même d'optimiser le déploiement du soutien policier. Ainsi, une personne perdue ayant besoin d'aide peut être plus facilement distinguée d'une personne mal intentionnée. La collaboration entre l'exploitant des installations portuaires et la capitainerie du port est cruciale à cet égard.

3° garantir la sécurité des personnes présentes dans les ports et les installations portuaires

Des caméras peuvent être utilisées pour garantir la sûreté des personnes présentes dans les ports et les installations portuaires, dans le cadre de leur travail ou non. Comme les ports accueillent du transport intermodal dans un contexte international, ils sont des lieux propices aux activités criminelles. À cet égard, la manutention de la cargaison est un aspect vulnérable. Les trafiquants d'êtres humains, les criminels de la drogue et d'autres malfaiteurs ne reculent devant rien pour recevoir l'aide ou abuser d'employés des ports, indépendamment de leur âge et de leur milieu social (et qui sont donc exposés à un risque accru) pour atteindre leurs objectifs. Les risques pris par ces personnes ont également des conséquences pour les employés des ports qui sont confrontés en permanence à ce type d'activités criminelles.

Par exemple, depuis un *straddle carrier* et d'une grue à portique, le grutier n'a pas une visibilité suffisante

taak van de havenkapiteinsdienst. Deze stelt in het kader van de maritieme beveiliging een beveiligingsbeoordeling en een havenbeveiligingsplan op met inachtneming van de door de Koning bepaalde eisen. Hierbij wordt voorzien in een coördinatiestructuur tussen de onderscheiden havenbeveiligingszones met inachtneming van naburige gebieden die van invloed kunnen zijn op de beveiliging in de haven.

Door de uitgestrektheid en complexiteit van een havengebied met de verschillende aanbieders van diverse diensten en infrastructuur is maritieme beveiliging zonder inzet van bijkomende middelen niet werkbaar. Camera's zijn zeer geschikt om dit doel mee te helpen realiseren.

Camera's zijn namelijk één van de belangrijkste middelen om anomalieën vast te stellen in de dagelijkse werking van de haven in al zijn facetten. Het gebruik van meerdere camera's in het havengebied laat zelfs toe de inzet van politieke ondersteuning te optimaliseren. Zo kan een verdwaalde persoon met dringende nood makkelijker onderscheiden worden van een persoon met kwade bedoelingen. Een samenwerking tussen de exploitant van de havenfaciliteiten en de havenkapiteinsdienst is daarin cruciaal.

3° het garanderen van de veiligheid van de personen die aanwezig zijn in de havens en de havenfaciliteiten

Camera's kunnen worden ingezet om de beveiliging van de personen die aanwezig, al dan niet voor werkzaamheden, in de havens en de havenfaciliteiten te garanderen. Het kruispunt van intermodaal vervoer en de internationale context maakt van de haven een gewilde plaats voor criminele activiteiten. De behandeling van de lading is hierbij een kwetsbaar onderdeel. Mensenhandelaars, drugscriminelen en andere kwaadwilligen schuwen daarbij geen (afgedwongen) hulp of misbruik van havenmedewerkers, ongeacht leeftijd en sociale achtergrond (en die hierdoor een verhoogd risico lopen) om hun doelen te bereiken. De risico's die deze mensen nemen, hebben ook gevolgen voor de havenmedewerkers die te pas en te onpas met dergelijke criminele activiteiten geconfronteerd worden.

Zo heeft de kraanbestuurder vanuit een *straddle carrier* en portaalkraan onvoldoende zicht om te

pour empêcher que des personnes (dont la présence dans le terminal n'est pas autorisée) soient éventuellement heurtées (par exemple, des personnes qui tentent de se glisser sans être vues dans la cargaison d'un navire et d'entrer dans le terminal, puis d'en sortir si elles n'ont pas suffisamment d'oxygène dans la cargaison/le navire, avec toutes les conséquences qui en découlent). Tant pour les criminels eux-mêmes que pour les personnes travaillant dans le port, cette situation n'est pas sûre. Les ports tentent donc de prévenir ces situations par toute une série de mesures. L'une d'elles est la détection précoce à l'aide d'images de caméras.

4° vérifier le respect de l'interdiction imposée conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation

Des caméras peuvent être utilisées pour contrôler le respect de l'interdiction portuaire imposée conformément à l'article 4, § 3bis, de la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes ou à l'article 4.1.2.48 du Code belge de la Navigation.

La manutention des marchandises implique que des mesures de sécurité et de sûreté doivent être prises en fonction des risques identifiés pour les marchandises en question. Naturellement, tout dépend de la correspondance entre les marchandises déclarées (sur les documents de chargement) et les marchandises réellement présentes. La capitainerie du port a connaissance des marchandises dangereuses car elles doivent être déclarées. Ce n'est pas le cas pour le contenu des conteneurs qui ne contiennent pas de marchandises dangereuses. Les caméras peuvent aider à surveiller des zones spécifiques vulnérables aux activités criminelles, entre autres.

5° Vérifier le respect de l'interdiction imposée aux personnes qui, en vertu du chapitre X de la loi du 20 juillet 1990 relative à la détention préventive, ont reçu

verhinderen dat mensen (onbevoegd op de terminal) eventueel aangereden worden (bv. personen die ongezien in de lading van een schip trachten te kruipen en zich op de terminal begeven, indien zij in de lading/schip niet voldoende zuurstof kunnen krijgen, met alle gevolgen van dien). Zowel voor de criminelen zelf als voor de personen die in de haven werken, is dit geen veilige situatie. Aan de hand van een hele reeks maatregelen trachten de havens deze situaties dan ook te voorkomen. Eén van deze middelen is de vroegtijdige detectie aan de hand van camerabeelden.

4° het controleren van de naleving van het verbod opgelegd overeenkomstig artikel 4, § 3bis van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Camera's kunnen ingezet worden voor het controleren van de naleving van het havenverbod opgelegd overeenkomstig artikel 4, § 3bis van de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen of artikel 4.1.2.48 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De behandeling van goederen impliceert dat er veiligheids- en beveiligingsmaatregelen worden voorzien conform de in kaart gebrachte risico's van de betreffende goederen. Uiteraard wordt één en ander beïnvloed door de overeenstemming van de (op de laaddocumenten) aangegeven middelen en de werkelijke aanwezige stoffen. De havenkapiteinsdienst heeft kennis van gevaarlijke goederen omdat deze moeten worden aangegeven. Dit is niet het geval voor de inhoud van containers die geen gevaarlijke stoffen bevatten. Camera's kunnen helpen om onder meer specifieke zones die kwetsbaar zijn voor criminele activiteiten te monitoren.

5° Het controleren van de naleving van het verbod dat personen die krachtens hoofdstuk X van de wet van 20 juli 1990 betreffende de voorlopige hechtenis de

la condition de ne pas se rendre dans un port ou une installation portuaire

Les caméras peuvent être utilisées pour surveiller une interdiction portuaire temporaire. L'installation de caméras de surveillance permet de déterminer si des intrusions ou des accès non autorisés ont lieu dans des zones ou des lieux où aucune activité n'est prévue. À l'accès à l'installation portuaire, on pourra constater si la personne s'est vu infliger une interdiction portuaire ou non.

6° Garantir la sûreté du port, des ouvrages de construction et de génie civil, des câbles et des pipelines

Des caméras peuvent être utilisées pour garantir la sûreté du port, des ouvrages de construction et de génie civil, des câbles et des pipelines. En tant qu'infrastructures critiques, les ports constituent un maillon essentiel de la chaîne globale de transport et de distribution. Des applications telles que la livraison « just in time », le nombre et la taille des navires faisant escale dans les ports et la connexion avec l'arrière-pays (et la planification y afférente), entre autres, font que la défaillance d'un ou de plusieurs éléments de l'infrastructure critique (par exemple, une écluse, un pont, etc.) est susceptible de désorganiser toute une chaîne et entraîner des retards et des coûts. Des possibilités/applications supplémentaires pour garantir la sécurité à l'intérieur des ports et des zones portuaires et la sûreté de ces ports et zones portuaires ne sont donc pas seulement une opportunité, mais aussi une nécessité.

7° Garantir la sécurité de la navigation

Des caméras peuvent être utilisées pour garantir la sécurité de la navigation. L'augmentation de la taille des navires et l'intensité accrue des opérations (les opérations de chargement deviennent généralement plus importantes en raison de l'augmentation de la capacité des navires) n'entraînent pas nécessairement une augmentation directe du trafic maritime (à savoir l'encombrement), mais ne facilite pas non plus la navigation dans le port. Les installations de manutention sur et à quai (embarcadères, pontons, grues, etc.) sont également de plus en plus spécifiques et de plus en plus grandes, ce qui ne facilite pas non plus l'amarrage et le passage (avec des navires déjà à quai). La sécurité de la navigation peut être considérablement améliorée, par exemple en

voorwaarde om zich niet in een haven of havenfaciliteit te begeven opgelegd hebben gekregen

Camera's kunnen worden ingezet om een tijdelijk havenverbod te controleren. Door de plaatsing van bewakingscamera's kan er voor gebieden of plaatsen waar geen activiteit voorzien is, vastgesteld worden of er indringing dan wel ongeoorloofde toegang plaatsvindt. Bij de toegang van de havenfaciliteit zal er vastgesteld worden dat de persoon wel of geen havenverbod heeft gekregen.

6° Het garanderen van de beveiliging van de haven, bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen

Camera's kunnen ingezet worden om de beveiliging van de haven, bouw- en kunstwerken, kabels en pijpleidingen te garanderen. Als kritieke infrastructuur vormen havens een essentiële schakel binnen de globale transport- en distributieketen. Toepassingen zoals o.m. 'just in time'-levering, het aantal en de grootte van de schepen die de havens aanlopen, en de verbinding (en planning hieromtrent) met het hinterland, maken dat het uitvallen van één of meerdere elementen binnen de kritieke infrastructuur (bv. sluis, brug, enz.) een hele keten in de war kan sturen en oponthoud en kosten creëert. Bijkomende mogelijkheden/toepassingen om de veiligheid binnen en de beveiliging van de havens en havengebieden te garanderen, vormen dan ook niet enkel een opportuniteit, maar een noodzaak

7° het garanderen van de scheepvaartveiligheid

Camera's kunnen ingezet worden om de scheepvaartveiligheid te garanderen. Met de schaalvergroting van de schepen en de verhoging van de intensiteit (laadoperaties worden over het algemeen groter door de grotere capaciteit van schepen) is er misschien geen rechtstreekse stijging van het scheepvaartverkeer (namelijk de drukte), maar wordt het varen in de haven er ook geenszins gemakkelijker op. Ook de behandelingsinstallaties op en aan de kaaifaciliteiten (steigers, pontons, kranen, enz.) worden specifiek en groter, wat ook het aanmeren en langsvaren (met reeds aanliggende schepen) geenszins vergemakkelijkt. De scheepvaartveiligheid kan aanzienlijk worden verbeterd door bijvoorbeeld de situatie ter plaatse te

surveillant la situation sur place (par exemple avec un navire de patrouille ou des drones) à l'aide de caméras.

8° constater et examiner la sécurité des voies navigables, des infrastructures et des quais

Des caméras peuvent être utilisées pour examiner la sécurité des voies navigables, des infrastructures et des quais. Le trafic ne peut être guidé correctement et en toute sécurité à l'intérieur des voies de navigation (port) que si l'exploitant et la capitainerie du port disposent également d'informations adéquates sur l'état de la voie navigable elle-même et de l'infrastructure qui l'entoure. Un mur de quai qui s'écroule (car endommagé par un abordage par exemple), un conteneur qui tombe d'un navire (et qui coule), etc., peuvent causer des dommages au trafic maritime (avec toutes les conséquences qui en découlent), mais relèvent également de la responsabilité de la capitainerie du port en ce sens qu'une personne prudente et raisonnable est tenue de veiller à la navigabilité des voies d'eau. Le suivi des travaux dans une zone donnée s'appuie généralement sur des images prises par des caméras.

9° contrôler l'accessibilité et la gestion du trafic dans la zone portuaire

Des caméras peuvent être utilisées pour contrôler l'accessibilité et la gestion du trafic dans la zone portuaire. L'une des tâches spécifiques des capitaineries du port est de veiller à ce que le port reste accessible aux personnes et aux marchandises. Il s'agit notamment, mais pas exclusivement, d'assurer le transfert modal vers des modes de transport plus durables, de s'attaquer à la congestion dans les ports et de veiller à ce que les personnes puissent se déplacer en toute sécurité dans la zone portuaire, quel que soit le moyen utilisé. Ici aussi, des caméras peuvent être d'une grande utilité, par exemple pour analyser l'origine et la destination du trafic dans le port afin de concevoir des solutions plus efficaces pour certains itinéraires ou flux de trafic, pour effectuer des comptages du trafic aux croisements dangereux, pour détecter la formation de glace ou d'objets obstruant l'eau afin d'avertir le trafic en temps utile, etc. Les caméras utilisées à cette fin peuvent au besoin être intelligentes.

monitoren (met bv. een patrouillevaartuig of drones) met behulp van camera's.

8° het vaststellen en onderzoeken van de veiligheid van vaarwegen, infrastructuur en kades

Camera's kunnen ingezet worden om de veiligheid van vaarwegen, infrastructuur en kaders te onderzoeken. Het scheepvaartverkeer kan maar op een correcte en veilige wijze worden begeleid binnen de scheepvaartwegen (haven) als de exploitant en de havenkapiteinsdienst van de haven ook afdoende informatie heeft omtrent de toestand van de vaarweg op zich en de infrastructuur eromheen. Een afbrokkelende kaaimuur (bv. beschadigd door een aanvaring), een container die van een schip valt (en zinkt), enz. kunnen schade veroorzaken aan het scheepvaartverkeer (met alle gevolgen van dien), maar zijn ook de verantwoordelijkheid van de havenkapiteinsdienst als verplichting van een voorzichtige en redelijke persoon om te zorgen voor bevaarbare waterwegen. De opvolging van werken in een bepaalde zone wordt meestal ondersteund aan de hand van camerabeelden.

9° het monitoren van de toegankelijkheid van en de verkeersafwikkeling in het havengebied

Camera's kunnen worden ingezet om de toegankelijkheid van en de verkeersafwikkeling in het havengebied te monitoren. Eén van de specifieke taken van de havenkapiteinsdiensten, is ervoor te zorgen dat de haven bereikbaar blijft voor zowel personen als goederen. Dit omvat onder andere, maar niet exclusief, ervoor zorgen dat er zich een modal shift voordoet naar meer duurzame vervoerswijzen, dat congestie in de havens wordt aangepakt en dat men zich veilig kan verplaatsen in het havengebied op welke wijze dan ook. Ook hier kunnen camera's van groot belang zijn, bijvoorbeeld om te kunnen inzetten voor herkomst-bestemmingsanalyses van verkeer in de haven teneinde efficiëntere oplossingen te kunnen bedenken voor bepaalde routes of verkeersstromen, verkeerstellingen te kunnen doen aan gevaarlijke kruispunten, ijsvorming of hinderlijke voorwerpen in het water te detecteren en zo de scheepvaart tijdig te kunnen verwittigen, enzovoort. De camera's die hiervoor worden ingezet, kunnen in voorkomend geval intelligent zijn.

10° protéger le milieu marin

Des caméras peuvent être utilisées pour protéger le milieu marin, par exemple en surveillant les activités autorisées (par exemple, le nettoyage des coques sous l'eau). Le principe du pollueur-payeur est bien connu dans la réglementation environnementale. La protection du milieu marin est une obligation et une tâche à accomplir pour tous les acteurs du monde maritime, qu'il s'agisse des ports, des compagnies maritimes, des manutentionnaires, etc. En tant que gestionnaires de zone, les exploitants des ports prennent déjà eux-mêmes les initiatives nécessaires et assument les tâches en la matière, mais ils imposent également cette prise de conscience aux autres parties prenantes par le biais des règlements portuaires des capitaineries du port, avec les obligations qui en découlent.

L'objectif est d'éviter qu'une personne innocente (de l'incident de pollution, par exemple) ne soit victime de la pollution du sol ou de l'eau et ne subisse des dommages. La capitainerie du port doit également être protégée autant que possible. L'utilisation de caméras permettra de remédier à ce type de situation en déterminant de manière concrète l'auteur réel du dommage ou de la pollution dans le contexte portuaire spécifique où le/la capitaine(rie) de port est compétent(e). Cela permettrait d'amoindrir la charge administrative (enquête, vérification, etc.) et de se concentrer davantage sur les tâches essentielles.

11° mener des recherches scientifiques, statistiques et historiques au sens de l'article 89 du RGPD et 12° mener et assurer la formation des personnes à des tâches spécifiques ;

Des caméras peuvent être utilisées pour mener des recherches scientifiques et former des personnes à des tâches spécifiques. L'article 2.5.2.39, 10° du CBN prévoit que le PFSO doit connaître et mettre en œuvre les méthodes d'instruction pour la formation et l'éducation à la sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté.

Il va de soi que cela implique l'utilisation d'images de toutes sortes permettant d'acquérir, par la formation, des connaissances suffisantes pour accomplir les tâches liées à la sûreté susmentionnées. Bon nombre de ces tâches sont encore relativement nouvelles pour

10° het beschermen van het mariene milieu

Camera's kunnen worden ingezet voor het beschermen van het mariene milieu, zoals het uitvoeren van toezicht bij vergunde activiteiten (bijvoorbeeld onderwaterreiniging van de scheepsromp). Het principe 'de vervuiler betaalt' is algemeen gekend binnen de milieureggeving. De vrijwaring van het mariene milieu is een verplichting en opdracht voor alle stakeholders in de maritieme wereld, zowel voor havens, rederijen, goederenbehandelaars, enz. Als gebiedsbeheerder nemen de exploitanten van havens zelf reeds de nodige initiatieven en taken op zich, maar leggen zij via de havenreglementen van de havenkapiteinsdiensten ook aan de andere stakeholders dat bewustzijn op, met daaraan gekoppeld de nodige verplichtingen.

Het is daarbij te vermijden dat een onschuldige (aan het incident van vervuiling bijvoorbeeld) slachtoffer wordt van de vervuiling van bodem of water en hierdoor schade oploopt. Ook de havenkapiteinsdienst dient hiervan zoveel mogelijk gevrijwaard te worden. Het gebruik van camera's zal hieraan kunnen verhelpen, door concrete vaststellingen te kunnen verrichten van de werkelijke veroorzaker van de schade of vervuiling binnen de specifieke havencontext waar de havenkapitein(sdienst) bevoegd is. Op die manier zou ook de verdere administratieve last (onderzoek, nazicht, enz.) verkleind kunnen worden, met mogelijkheid tot meer focus op de kerntaken.

11° het uitvoeren van wetenschappelijk, statistisch en historisch onderzoek in de zin van artikel 89 AVG en 12° het uitvoeren en verstrekken van de opleiding van personen met specifieke taken;

Camera's kunnen worden ingezet voor het uitvoeren van wetenschappelijk onderzoek en de opleiding van personen met specifieke taken. Artikel 2.5.2.39 10° BSW voorziet dat de PFSO de instructiemethoden voor beveiligingstraining en -scholing, waaronder beveiligingsmaatregelen en -procedures, moet kennen en uitvoeren.

Het spreekt voor zich dat hierbij gebruik wordt gemaakt van beelden allerhande om via de opleiding en training voldoende kennis te vergaren om de beveiligingstaken hierboven bedoeld te kunnen uitvoeren. Veel van deze bovenstaande taken zijn nog

un grand nombre de personnes, et il en va de même pour les mesures à prendre pour les mener à bien. Dans ce contexte, le recours à des instituts scientifiques pour trouver des solutions à des problèmes très spécifiques n'est possible que sur la base d'informations suffisantes, et les images en font partie. Naturellement, chaque projet est examiné en fonction de son objectif et de sa faisabilité. À cet égard, il est également fait appel à des instituts scientifiques pour trouver de nouvelles solutions, comme par exemple dans le contexte de la pollution par les hydrocarbures, avec une nouvelle composition de combustibles marins.

13° conserver les ressources vivantes

Des caméras peuvent être utilisées pour la conservation des ressources vivantes. Dans une zone portuaire, les activités foisonnent et l'interaction entre l'homme et l'environnement est une question qui mérite toute l'attention nécessaire. Toutes sortes d'organisations s'engagent à inventorier et à soutenir les ressources vivantes. Par exemple, elles comptent le nombre d'oiseaux ou constatent la présence d'aloses dans l'eau. Ces comptages et analyses peuvent utiliser des images de caméras et nécessitent l'autorisation de la capitainerie du port à cet effet. Notons que l'utilisation des caméras par ces organisations n'est pas couverte par ce chapitre. Toutefois, la capitainerie du port peut également effectuer lui-même toutes sortes d'analyses en vue de la conservation des ressources vivantes et peut déployer des caméras à cette fin de manière similaire.

14° constater, analyser et traiter une avarie

Des caméras peuvent être utilisées pour constater, analyser et traiter une avarie. Suite à des dommages ou une avarie, les informations et le matériel visuel sont utilisés par le personnel de la régie portuaire pour déterminer les dommages, identifier l'auteur des dommages et préparer un dossier pour le volet assurance. Il utilise des images de caméras fixes et mobiles à cet effet. Une avarie a ceci de spécifique qu'elle intervient dans un contexte international avec des partenaires concernés qui sont internationaux également (voir également le commentaire de l'article 2.5.4.8 sur la durée de conservation).

15° mener des enquêtes sur la cause des accidents de navigation

relatifement nouveau pour une grande groupe de personnes et de maatregelen om dit uit te voeren zijn dat eveneens. In dit kader wordt de inzet van wetenschappelijke instituten om voor zeer specifieke problemen oplossingen te zoeken enkel mogelijk op basis van voldoende informatie, en beeldvorming hoort daar ook bij. Uiteraard wordt elk project onderzocht naar doel en haalbaarheid. De wetenschappelijke instituten worden hierbij ook ingezet om nieuwe oplossingen te vinden zoals bijvoorbeeld in het kader van olieverontreiniging met een nieuwe samenstelling van scheepsbrandstof.

-

13° het behoud van de biodiversiteit en levende rijkdommen

Camera's kunnen ingezet worden voor het behoud van levende rijkdommen. In een havengebied is de bedrijvigheid groot en is de interactie tussen mens en milieu een onderwerp dat de nodige aandacht vereist. Allerlei organisaties zetten zich in om de levende rijkdommen in kaart te brengen en te ondersteunen. Dit kan gaan over het tellen van het aantal vogels of de aanwezigheid van de fint in het water. Deze tellingen en onderzoeken kunnen gebruik van camerabeelden en vragen hiervoor toestemming aan de havenkapiteinsdienst. Let wel, het cameragebruik door deze organisaties valt niet onder dit hoofdstuk. De havenkapiteinsdienst kan echter ook zelf allerhande onderzoeken uitvoeren voor het behoud van de levende rijkdommen en kan daar op een gelijkaardige manier camera's voor inzetten.

14° het vaststellen, onderzoeken en behandelen van averij

Camera's kunnen ingezet worden voor het vaststellen, onderzoeken en behandelen van averij. In het kader van schade of averij wordt door personeel van het havenbedrijf gebruik gemaakt van informatie en beeldmateriaal om de schade te bepalen, de schademaker te identificeren en een dossier voor de verzekering op te maken. Hierbij worden zowel camerabeelden van vaste als mobiele camera's gebruikt. Het specifieke bij averij is de internationale context en de internationale betrokken partners (zie ook de toelichting bij artikel 2.5.4.8 over de bewaartermijn).

15° het voeren van onderzoeken naar de oorzaak van scheepvaartongevallen

La Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la Directive 1999/35/CE du Conseil et la Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil a été transposée par les articles 2.7.7.1 et suivants du Code belge de la Navigation. En vertu de ces dispositions, la Belgique est tenue d'enquêter sur les accidents de navigation en vue d'éviter de tels accidents à l'avenir. Ces enquêtes ne servent pas à identifier un responsable ou à répondre à une question de culpabilité. Les images des caméras ne devraient donc pas être utilisées pour identifier une personne responsable, à moins que cela ne relève de l'une des autres finalités telles que la répression des infractions. La visualisation des images est souvent nécessaire pour que les enquêtes soient de qualité.

Le deuxième paragraphe de cet article dispose en son premier alinéa que l'utilisation de caméras capables de traiter les données biométriques des personnes n'est autorisée que lorsque cela est nécessaire pour atteindre les finalités visées au §1^{er}, notamment pour constater la présence de personnes dans la zone visée à l'article 2.5.4.1, §1^{er}. Dans la Recommandation 01/2021 du 1^{er} décembre 2021 relative à la biométrie, l'Autorité de protection des données indique qu'il convient de distinguer deux catégories d'informations pouvant être considérées comme des données biométriques : « *La première catégorie concerne des propriétés physiques - à savoir les caractéristiques physiques ou physiologiques d'une personne. Le contenu de cette catégorie est assez simple et correspond à ce que la plupart des gens comprennent par données biométriques, comme par exemple des informations relatives au visage, les empreintes digitales et les scans de l'iris. La deuxième catégorie, des informations comportementales, est considérablement plus large. Chaque caractéristique comportementale permettant l'identification unique d'une personne est logiquement censée être une donnée biométrique. En outre, les possibilités de traitement en matière d'informations comportementales évoluent rapidement. Par conséquent, il n'est pas possible d'établir une liste exhaustive de tels traitements. Il sera donc toujours nécessaire de vérifier à l'aide d'éléments concrets s'il*

Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector en tot wijziging van de Richtlijn 1999/35/EG van de Raad en Richtlijn 2002/59/RG van het Europees Parlement en de Raad werd omgezet door de artikelen 2.7.7.1 en volgende van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Krachtens deze bepalingen is België verplicht om een onderzoek in te stellen naar scheepvaartongevallen met het oog om dergelijke ongevallen in te toekomst te vermijden. Deze onderzoeken dienen niet om een aansprakelijke aan te wijzen of een schuldvraag te beantwoorden. De camerabeelden mogen dan ook niet gebruikt worden om een aansprakelijke persoon aan te duiden tenzij het onder een van de andere doelstellingen valt zoals bijvoorbeeld het bestraffen van inbreuken. Het bekijken van de beelden is vaak noodzakelijk om deze onderzoeken om een kwaliteitsvolle manier te volbrengen.

De tweede paragraaf van dit artikel bepaalt in het eerste lid dat het gebruik van camera's die in staat zijn om biometrische gegevens van personen te verwerken enkel is toegestaan wanneer dit noodzakelijk is om de doeleinden bedoeld in §1 te bereiken, in het bijzonder om de aanwezigheid van personen vast te stellen binnen het gebied bedoeld in artikel 2.5.4.1, §1. In aanbeveling 01/2021 van 1 december 2021 over biometrie stelt de Gegevensbeschermingsautoriteit dat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen twee categorieën informatie die als biometrische gegevens kunnen worden beschouwd: *“De eerste heeft betrekking op lichamelijke eigenschappen – namelijk de fysische of fysiologische kenmerken van een persoon. De invulling van deze categorie is vrij eenvoudig en stemt overeen met wat de meeste mensen begrijpen onder biometrische gegevens, zoals bijvoorbeeld gezichtsinformatie, vingerafdrukken en irisscans. De tweede categorie, gedragsgerelateerde informatie, is aanzienlijk ruimer. Elk gedragsmatig kenmerk dat de unieke identificatie van een persoon toelaat wordt logischerwijze geacht een biometrische gegeven te zijn. De verwerkingsmogelijkheden inzake gedragsgerelateerde informatie evolueren bovendien in snel tempo. Het is bijgevolg niet mogelijk om een exhaustieve lijst van gevatte verwerkingen op te stellen. Het zal dus steeds nodig zijn om aan de hand van concrete kenmerken na te gaan of er al dan niet*

s'agit ou non d'un traitement de données comportementales permettant l'identification unique de personnes. » (Recommandation 01/2021, p. 13). Les caméras dont il est question dans ce chapitre peuvent traiter des données biométriques de première et de deuxième catégorie, par exemple des informations relatives au visage ou la reconnaissance d'un style de marche. Il convient toutefois de faire une distinction entre (1) d'une part, le simple traitement de ces données biométriques comme le fait de filmer une personne et (2) d'autre part, le traitement de ces données biométriques dans le but d'identifier une personne. En effet, dans le second cas, il s'agit d'une catégorie particulière de données à caractère personnel, à savoir les données à caractère personnel sensibles, visées à l'article 9.1 du RGPD, dont le traitement est en principe interdit. Dans le premier cas, en revanche, les données biométriques ne sont pas destinées à identifier une personne. Ces données biométriques ne sont donc pas considérées comme des données à caractère personnel sensibles au sens de l'article 9.1 du RGPD, si bien que le traitement n'est en principe pas interdit, aussi longtemps que et dans la mesure où les obligations légales applicables en matière de traitement des données à caractère personnel, y compris le RGPD, sont respectées.

Le deuxième alinéa de ce paragraphe dispose que l'identification d'une personne sur la base de données biométriques recueillies par des caméras n'est autorisée que pour les finalités visées au §1^{er}, 1°, 2°, 3°, 4° et 5°. Comme nous l'avons déjà mentionné, il s'agit ici de données biométriques à caractère personnel sensibles au sens de l'article 9.1 du RGPD. Si le responsable du traitement traite des données biométriques en vue d'identifier une personne, il doit invoquer l'une des exceptions mentionnées à l'article 9.2 du RGPD. L'exception la plus évidente est celle visée à l'article 9.2.g du RGPD qui dispose ce qui suit : *« le traitement est nécessaire pour des motifs d'intérêt public important, sur la base du droit de l'Union ou du droit d'un État membre qui doit être proportionné à l'objectif poursuivi, respecter l'essence du droit à la protection des données et prévoir des mesures appropriées et spécifiques pour la sauvegarde des droits fondamentaux et des intérêts de la personne concernée »*. Comme on peut le lire dans l'exposé général, l'intérêt public important se compose de plusieurs éléments : la lutte contre les activités criminelles dans des environnements stratégiquement importants mais vulnérables tels que les ports et les installations portuaires, la préservation de la sécurité

sprake is van een verwerking van gedragsgerelateerde gegevens die de eenduidige identificatie van personen toelaat. » (aanbeveling 01/2021, p. 13). De camera's bedoeld in dit hoofdstuk kunnen zowel biometrische gegevens uit de eerste als tweede categorie verwerken, denk aan gezichtsinformatie of het herkennen van een stappatroon. Er moet echter een onderscheid worden gemaakt tussen (1) enerzijds het louter verwerken van deze biometrische gegevens in de zin van het louter filmen van een persoon en (2) anderzijds het verwerken van deze biometrische gegevens met de bedoeling om een persoon te identificeren. In het tweede geval gaat het immers om een bijzondere categorie van persoonsgegevens, namelijk gevoelige persoonsgegevens, zoals bedoeld in artikel 9.1 AVG waarvan de verwerking in principe verboden is. In het eerste geval, daarentegen, zijn de biometrische gegevens niet bedoeld om een persoon te identificeren. Dergelijke biometrische gegevens worden dus niet beschouwd als gevoelige persoonsgegevens in de zin van artikel 9.1 AVG waardoor de verwerking niet principieel verboden is, zolang en in de mate dat de toepasselijke wettelijke verplichtingen inzake de verwerking van persoonsgegevens, waaronder de AVG, worden nageleefd.

Het tweede lid van deze paragraaf bepaalt dat het identificeren van een persoon op basis van biometrische gegevens verzameld met camera's enkel is toegelaten voor de doeleinden bedoeld in §1, 1°, 2°, 3°, 4°, en 5°. Zoals reeds vermeld, gaat het hier om gevoelige biometrische persoonsgegevens zoals bedoeld in artikel 9.1 AVG. Indien de verwerkingsverantwoordelijke biometrische gegevens verwerkt om een persoon te identificeren, moet de verwerkingsverantwoordelijke dus een beroep doen op één van de uitzonderingen vermeld in artikel 9.2 AVG. De meest voor de hand liggende uitzondering is artikel 9.2.g AVG, namelijk *“de verwerking is noodzakelijk om redenen van zwaarwegend algemeen belang, op grond van Unierecht of lidstatelijk recht, waarbij de evenredigheid met het nagestreefde doel wordt gewaarborgd, de wezenlijke inhoud van het recht op bescherming van persoonsgegevens wordt geëerbiedigd en passende en specifieke maatregelen worden getroffen ter bescherming van de grondrechten en de fundamentele belangen van de betrokkene.”* Uit de algemene toelichting blijkt dat het zwaarwegend algemeen belang bestaat uit het bestrijden van criminele activiteiten in strategisch belangrijke maar kwetsbare omgevingen zoals havens

dans les ports ou les installations portuaires compte tenu des défis auxquels ils sont confrontés (par exemple, les drogues et les transmigrants), le fait d'empêcher que des vies humaines, notamment celles des employés des ports, ne soient mises en danger par la criminalité organisée telle que les trafiquants d'êtres humains, les trafiquants de drogue ou d'autres malfaiteurs, et le fait d'empêcher que les activités criminelles ne s'étendent (davantage) aux villes et villages environnants. Afin de garantir la proportionnalité avec la finalité poursuivie, cet alinéa dispose que le traitement des données biométriques visant à identifier une personne n'est autorisé que pour les finalités visées au §1^{er}, 1°, 2°, 3°, 4° et 5°.

Article 2.5.4.4 – Installation et utilisation de caméras

Cet article explique les conditions d'installation et d'utilisation des caméras dans les ports ou les installations portuaires. Une distinction est faite entre les caméras déjà reprises dans le plan de sûreté portuaire et les caméras non encore incluses dans ce plan.

Aucune formalité supplémentaire n'est requise pour les caméras déjà reprises dans le plan de sûreté portuaire. Il suffit que la capitainerie du port prenne l'initiative d'installer ou d'utiliser la caméra. Le plan de sûreté portuaire n'est pas public. Il est établi par le gestionnaire du port sur la base d'une évaluation de la sûreté approuvée et transmis, après l'avis du CLSM, à l'Autorité nationale de sûreté maritime (ANSM) pour approbation conformément aux instructions en vigueur. Par souci de clarté, précisons que les caméras déjà reprises dans le plan de sûreté portuaire et déjà signalées à la Cellule de la Sûreté maritime avant l'entrée en vigueur de ce chapitre ne doivent pas être signalées de nouveau.

Pour les caméras non reprises dans le plan de sûreté portuaire, la capitainerie du port doit d'abord introduire une demande auprès de la Cellule de la Sûreté maritime avant de pouvoir installer et utiliser la caméra. Cette demande doit indiquer au moins l'emplacement de la caméra, le périmètre dans lequel la caméra peut observer et traiter des images, la finalité de l'utilisation de la caméra, les spécifications de la caméra, la durée de conservation des images de la caméra, la méthode de traitement des données et

en havenfaciliteiten, het garanderen van de veiligheid in de havens of havenfaciliteiten gezien de uitdagingen waar de havens en havenfaciliteiten mee worden geconfronteerd (bv. drugs en transmigranten), het vermijden dat mensenlevens, waaronder die van de havenmedewerkers, op het spel worden gezet door de georganiseerde misdaad, zoals mensenhandelaars, drugscriminelen of andere kwaadwilligen en het vermijden dat de criminele activiteiten (verder) zouden uitdeinen naar omliggende steden en dorpen. Om de evenredigheid met het nagestreefde doeleinde te waarborgen, bepaalt dit lid dat het verwerken van biometrische gegevens om een persoon te identificeren enkel is toegelaten voor de doeleinden bedoeld in §1, 1°, 2°, 3°, 4°, en 5°.

Artikel 2.5.4.4 – Plaatsen en gebruik van camera's

In dit artikel worden de voorwaarden voor het plaatsen en gebruik van camera's in havens of havenfaciliteiten toegelicht. Een onderscheid wordt gemaakt tussen camera's die reeds zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan en camera's die nog niet zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan.

Voor camera's die reeds zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan zijn geen verdere formaliteiten vereist. Het volstaat dat de havenkapiteinsdienst het initiatief tot het plaatsen of gebruiken van de camera neemt. Het havenbeveiligingsplan is niet publiek. Het wordt opgemaakt door de havenbeheerder op basis van een goedgekeurde beveiligingsbeoordeling en na advies van het LCMB doorgestuurd aan de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) ter goedkeuring volgens de geldende Onderrichtingen. Voor alle duidelijkheid, camera's die reeds opgenomen zijn in het havenbeveiligingsplan en al gemeld bij de Cel Maritieme Beveiliging vóór de inwerkingtreding van dit hoofdstuk, moeten niet opnieuw worden gemeld.

Voor camera's die niet zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan moet de havenkapiteinsdienst eerst een aanvraag indienen bij de Cel Maritieme Beveiliging alvorens de camera te kunnen plaatsen en gebruiken. Deze aanvraag vermeldt minstens de locatie van de camera, de perimeter waarbinnen de camera kan observeren en beelden verwerken, het doeleinde van het gebruik van de camera, de specificaties van de camera, de bewaringstermijn van de camerabeelden, de wijze waarop de verwerking

l'avis favorable du CLSM compétent sur les quatre premiers points.

Avant d'introduire une demande auprès de la Cellule de la Sûreté maritime, un avis favorable doit être obtenu du CLSM compétent en ce qui concerne l'emplacement de la caméra, le périmètre dans lequel la caméra peut observer et traiter des images, la finalité de l'utilisation de la caméra et les spécifications de la caméra. L'avis favorable fait partie de la demande auprès de la Cellule de la Sûreté maritime. Si le CLSM compétent ne rend pas d'avis dans les 30 jours suivant la demande d'avis, l'avis est réputé positif. Comme aucun avis n'est obtenu dans cette hypothèse et que, par conséquent, aucun avis ne peut être joint à la demande à adresser à la Cellule de la Sûreté maritime, le demandeur signale à la Cellule de la Sûreté maritime que l'avis du CLSM compétent n'a pas été obtenu dans le délai légal et qu'il est donc réputé positif. Le simple fait que le CLSM compétent n'ait pas rendu d'avis dans le délai légal ne peut, en soi, constituer une raison pour le ministre de refuser l'installation ou l'utilisation de la caméra.

Une demande peut être adressée à la Cellule de la Sûreté maritime de manière globale, ce qui signifie qu'une demande peut être formulée pour plus d'une caméra à la fois et pour l'utilisation de la caméra par plus d'une personne à la fois. En effet, il n'est pas requis d'introduire une demande distincte par caméra ou par personne qui utilisera la caméra. Ainsi, plusieurs inspecteurs d'un même service peuvent introduire conjointement une demande pour plusieurs caméras.

La Cellule de la Sûreté maritime transmet ensuite le dossier au ministre qui statue sur l'installation (pour les caméras fixes) ou l'utilisation (pour les caméras mobiles) et les modalités de la caméra dans un délai raisonnable. La décision du ministre est valable pour une période de cinq ans à compter de la date de la décision. Le fait qu'une caméra fasse l'objet d'une décision du ministre n'empêche certainement pas qu'elle soit reprise dans le plan de sûreté portuaire à l'avenir. Si la caméra n'est pas reprise dans le plan de sûreté portuaire dans un délai de cinq ans, la décision du ministre devient caduque et soit le ministre doit renouveler la décision, soit une nouvelle demande doit être introduite. La décision de renouvellement

van de gegevens gebeurt en het gunstige advies van het bevoegde LCMB over de eerste vier punten.

Alvorens een aanvraag bij de Cel Maritieme Beveiliging in te dienen, moet er eerst een gunstig advies worden verkregen van het bevoegde LCMB over de locatie van de camera, de perimeter waarbinnen de camera kan observeren en beelden verwerken, het doeleinde van het gebruik van de camera en de specificaties van de camera. Het gunstige advies maakt onderdeel uit van de aanvraag bij de Cel Maritieme Beveiliging. Indien het bevoegde LCMB geen advies aflevert binnen de dertig dagen na het vragen van het advies, wordt het advies geacht positief te zijn. Aangezien er in deze hypothese geen advies werd bekomen en er dus ook geen advies bij de aanvraag voor de Cel Maritieme Beveiliging kan worden gevoegd, maakt de aanvrager bij de Cel Maritieme Beveiliging melding van het feit dat het advies van het bevoegde LCMB niet binnen de wettelijke termijn werd verkregen en dat het dus wordt geacht positief te zijn. Het loutere feit dat het bevoegde LCMB niet binnen de wettelijke termijn een advies heeft verstrekt, kan voor de minister op zich geen reden vormen om de installatie of het gebruik van de camera te weigeren.

Een aanvraag bij de Cel Maritieme Beveiliging kan op algemene wijze gebeuren, wat betekent dat één aanvraag kan dienen voor meer dan één camera tegelijk en het gebruik van de camera door meer dan één persoon tegelijk. Het is immers niet vereist dat er een aparte aanvraag gebeurt per camera of per persoon die gebruik zal maken van de camera. Zo kunnen verschillende inspecteurs van een dienst gezamenlijk een aanvraag voor meerdere camera's indienen.

Het dossier wordt vervolgens door de Cel Maritieme Beveiliging bezorgd aan de minister die binnen een redelijke termijn beslist over de plaatsing (voor vaste camera's) of het gebruik (voor mobiele camera's) en de modaliteiten van de camera. De beslissing van de minister geldt voor een termijn van vijf jaar, te rekenen vanaf de datum van het nemen van de beslissing. Het feit dat een camera het onderdeel vormt van een beslissing van de minister, verhindert zeker niet dat deze camera in de toekomst wordt opgenomen in het havenbeveiligingsplan. Indien de camera niet binnen een termijn van vijf jaar is opgenomen in het havenbeveiligingsplan, vervalt de beslissing van de minister en dient de minister de beslissing ofwel te vernieuwen, dan wel moet er een

prise par le ministre est soumise à la même période de validité de cinq ans.

Le cinquième paragraphe dispose que l'objectif n'est nullement d'utiliser des caméras pour filmer des habitations ou domaines privés (par exemple des jardins), quel que soit le type de caméra. La notion d'habitation ou domaine privé est ici interprétée dans le sens de ce que prévoient, pour la notion de domicile, l'article 15 de la Constitution (« le domicile est inviolable ») et l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme (« toute personne a droit au respect de sa vie privée et familiale, de son domicile et de sa correspondance », bref le droit au respect de sa vie privée). On entend par habitation privée tout lieu de résidence effectif d'une personne à condition qu'il soit principalement destiné à l'habitation. Le Code flamand du logement définit quant à lui un logement privé (et donc une habitation privée) comme tout bien immeuble ou partie d'immeuble destiné principalement au logement d'un ménage ou d'un isolé (art. 1.3, §1^{er}, 66° du Code flamand du Logement). Il s'agit non seulement du logement proprement dit, mais aussi de toutes les dépendances qui déterminent l'essence de la jouissance du logement. Ainsi, la Cour de cassation a estimé que le garage, le jardin, les écuries et les terrains clos relevaient également de cette notion (Cass. 23 juin 1993, R.W., 1993-94, 467). Sont exclus de ce champ d'application les communs d'un immeuble à appartements, tels que le hall, les couloirs, l'ascenseur et le palier (Cass. 14 janvier 1987, R.W., 1986-87, 2783). L'habitation privée peut également comprendre les maisons conteneurs et leurs dépendances. Cela va dans le sens de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) relative à l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme. En effet, la CEDH a estimé que la notion d'habitation peut également inclure les caravanes, les chambres d'hôtel, les chambres d'hôtes et les logements temporaires si, dans un cas concret, ces locaux font office de résidence principale ou d'unique résidence d'une personne (CEDH, *Turner c. Royaume-Uni*, requête n° 30294/96, E.H.R.R., 1997, janvier-juin, vol. 23, CD, 181-185 ; CEDH, *Joseph Gillow c. Royaume-Uni*, 24 novembre 1986, Série A, vol. 109). Le cinquième paragraphe ne porte pas uniquement sur les habitations ou domaines privés situés dans la zone géographique visée à l'article 2.5.4.1, §1^{er}, mais également sur les habitations privées situées en

nouvelle demande ingediend worden. Een beslissing van de minister om te vernieuwen, is onderworpen aan dezelfde geldigheidstermijn van vijf jaar.

De vijfde paragraaf bepaalt dat het geenszins de bedoeling is dat camera's worden ingezet om privéwoningen of -domeinen (bv. tuinen) te filmen, ongeacht het type camera. Het begrip privéwoning of -domein wordt hier geïnterpreteerd overeenkomstig artikel 15 Grondwet dat bepaalt dat de woning onschendbaar is en artikel 8 EVRM dat bepaalt dat ieder recht heeft op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie, kortweg het recht op privacy. Een privéwoning is elke feitelijke verblijfplaats van een persoon mits zij in hoofdzaak tot bewoning is bestemd. De Vlaamse Codex Wonen definieert een privéwoning als elk onroerend goed of het deel ervan dat hoofdzakelijk bestemd is voor de huisvesting van een gezin of alleenstaande (art. 1.3, §1, 66° VCW). Het gaat niet alleen om de eigenlijke woning, maar ook alle aanhorigheden die mede de essentie van het woongenot bepalen. Zo oordeelde het Hof van Cassatie dat ook de garage, de tuin, de stallen en afgesloten gronden onder dit begrip vallen (Cass. 23 juni 1993, R.W., 1993-94, 467). Uitgezonderd van dit toepassingsgebied zijn de gemene delen van een appartementsgebouw, zoals het de hal, de gangen, de lift en de overloop (Cass. 14 januari 1987, R.W., 1986-87, 2783). De privéwoning kan ook wooncontainers en aanhorigheden omvatten. Dit is in lijn met de rechtspraak van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) over artikel 8 EVRM. Het EHRM oordeelde namelijk dat tot het begrip woning ook caravans, hotelkamers, gastenverblijven en tijdelijke verblijfplaatsen kunnen behoren indien deze ruimten in een concreet geval als hoofdverblijfplaats of enige verblijfplaats van een persoon fungeren (EHRM, *Turner t. Verenigd Koninkrijk*, verzoekschrift nr. 30294/96, E.H.R.R., 1997, januari-juni, vol. 23, CD, 181-185; EHRM, *Joseph Gillow t. Verenigd Koninkrijk*, 24 november 1986, Série A, vol. 109). Het betreft in vijfde paragraaf dus niet enkel privéwoningen of -domeinen binnen het geografische gebied bedoeld in artikel 2.5.4.1, §1, maar ook privéwoningen die zich buiten deze geografische gebieden bevinden maar wel binnen het bereik van de camera zouden kunnen vallen (bv. door in te zoomen). De verwerkingsverantwoordelijke moet technische en organisatorische maatregelen treffen om dit te verhinderen, bijvoorbeeld door het wazig maken van privéwoningen of -domeinen (blurren). Indien

dehors de ces zones géographiques mais qui pourraient entrer dans le champ de la caméra (par exemple en zoomant). Le responsable du traitement doit prendre des mesures techniques et organisationnelles nécessaires pour empêcher cela, par exemple en brouillant les habitations ou domaines privés (floutage). Si de telles mesures ne peuvent être prises pour des raisons légitimes ou si des images d'habitations ou domaines privés sont malgré tout prises à l'aide de caméras, ces images doivent être immédiatement effacées par le responsable du traitement.

La cellule de sûreté maritime fournira aux forces de police la liste de toutes les caméras installées et autorisées conformément à ces dispositions spéciales. Cette liste est nécessaire pour alimenter le registre national de géolocalisation des forces de police, appelé CamELIA. Grâce à ce registre, les forces de police ont une vue d'ensemble de l'emplacement des caméras actives en Belgique. La Cellule de Sécurité Maritime passera des accords avec les services de police à ce sujet, notamment sur la manière dont ces listes doivent être fournies en vue d'élaborer un transfert automatisé entre les systèmes respectifs.

Article 2.5.4.5 Caméras intelligentes

Cet article autorise explicitement l'utilisation de caméras intelligentes, à savoir des caméras qui contiennent également des composantes et des logiciels qui, couplés ou non à des registres ou à des fichiers, peuvent traiter de manière autonome ou non les images recueillies (article 2.5.4.2, 4°), aux fins du présent projet de loi dans la mesure où leur installation et leur utilisation sont reprises dans le plan de sûreté portuaire ou dans la mesure où une demande a été introduite et approuvée conformément à l'article 2.5.4.4, §2. Par exemple, les caméras intelligentes permettent de détecter et de suivre automatiquement des situations suspectes telles que des transports illégaux, la traite d'êtres humains, le trafic de stupéfiants ou la possession d'explosifs à grande échelle.

Le fait que l'installation et l'utilisation des caméras intelligentes doivent être reprises dans le plan de sûreté portuaire, ou qu'une demande ait été soumise et approuvée comme mentionné plus haut, présuppose que le plan de sûreté portuaire ou ladite demande détermine ce qu'est l'aspect intelligent de la

dergelijke maatregelen om gegronde redenen niet kunnen worden genomen of indien er toch camerabeelden van privéwoningen of -domeinen worden gemaakt, moeten dergelijke camerabeelden onmiddellijk worden verwijderd door de verwerkingsverantwoordelijke

De Cel Maritieme Beveiliging zal de lijst van alle geplaatste en toegelaten camera's overeenkomstig deze bijzondere bepalingen bezorgen aan de politiediensten. Dit is noodzakelijk om het nationaal register geolocalisatie, CamELIA genaamd, van de politiediensten te voeden. Via dit register hebben de politiediensten een overzicht van waar zich werkzame camera's bevinden in België. De Cel Maritieme Beveiliging zal hiervoor afspraken maken met de politiediensten, met name over de wijze waarop deze lijsten dienen te worden bezorgd met het oog op de uitwerking van een geautomatiseerde overdracht tussen de respectieve systemen.

Artikel 2.5.4.5 Intelligente camera's

Dit artikel laat expliciet het gebruik van intelligente camera's toe, namelijk camera's die ook onderdelen en software bevatten die, al dan niet gekoppeld aan registers of bestanden, de verzamelde camerabeelden al dan niet autonoom kunnen verwerken (artikel 2.5.4.2, 4°), voor de doeleinden van dit wetsontwerp voor zover de plaatsing en het gebruik ervan zijn opgenomen in het havenbeveiligingsplan of er een aanvraag werd ingediend en goedgekeurd conform artikel 2.5.4.4., §2. Intelligente camera's maken het bijvoorbeeld mogelijk om verdachte situaties zoals illegale transporten, mensensmokkel, drugtrafiek of het bezit van explosieven automatisch en op grote schaal te detecteren en te traceren.

Het feit dat zowel de plaatsing als het gebruik van de intelligente camera's opgenomen moet zijn in het havenbeveiligingsplan, dan wel er een aanvraag werd ingediend en goedgekeurd zoals hierboven vermeld, veronderstelt dat het havenbeveiligingsplan of de bedoelde aanvraag bepaalt wat het intelligente aspect

caméra. En effet, une caméra équipée de composantes ou de logiciels lui permettant d'être utilisée comme caméra intelligente, mais qui, dans la pratique, n'utilise pas ces composantes ou logiciels, n'est pas considérée comme une caméra intelligente. En d'autres termes, une caméra intelligente peut également être utilisée comme une caméra ordinaire qui sert à traiter des images. En revanche, une caméra qui n'est pas elle-même équipée de composantes ou de logiciels intelligents, mais dont les images sont ensuite traitées et analysées à l'aide de logiciels intelligents, n'est pas considérée comme une caméra intelligente en soi.

Les dispositions du RGPD s'appliquent pleinement aux caméras intelligentes. Cela signifie que dans la mesure où l'aspect intelligent d'une caméra présenterait un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques, une analyse d'impact relative à la protection des données doit être effectuée. La reconnaissance faciale n'est pas autorisée pour l'instant, dans l'attente de discussions sur le sujet au niveau européen.

À titre d'exemple concret, l'article mentionne également l'installation et l'utilisation de caméras intelligentes à des fins de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation ou de reconnaissance automatique des véhicules et des navires. Cela permet d'identifier les véhicules ou les navires déjà signalés dans une base de données et de mieux coopérer avec la police. Il découle des obligations générales en matière de sûreté maritime que, dans les ports, tous les navires qui y naviguent (à l'exception des navires de plaisance) doivent être équipés d'un transpondeur AIS (« système d'identification automatique »). Ce système est lié au navire et donne une identification de son numéro d'inscription et de son numéro MMSI (Maritime Mobile Service Identification), c'est-à-dire la licence de diffusion accordée en Belgique par l'IBPT. La reconnaissance automatique dans le domaine de la navigation signifie donc que si un navire est détecté au port, via la connexion AIS, les données relatives au propriétaire ou à l'exploitant de ce navire peuvent être récupérées auprès des services belges compétents s'il s'agit d'un navire belge, auprès des services étrangers pour les navires étrangers, ou auprès d'organismes reconnus à cet effet (par exemple Lloyds) qui conservent les données de tous les navires de mer. Il importe que les signaux AIS soient liés aux images des caméras afin que les navires sans transpondeur AIS puissent également être détectés. Si une caméra

van de camera is. Een camera die is uitgerust met onderdelen of software zodat deze camera kan ingezet worden als intelligente camera, maar die in de praktijk geen gebruik maakt van deze onderdelen of software, wordt immers niet beschouwd als een intelligente camera. Met andere woorden, een intelligente camera kan ook worden ingezet als een gewone camera die dient om beelden te verwerken. Anderzijds wordt een camera die niet zelf is uitgerust met intelligente onderdelen of software, maar waarvan de beelden achteraf worden verwerkt en geanalyseerd met intelligente software, niet op zichzelf beschouwd als een intelligente camera.

De bepalingen van de AVG zijn onverkort van toepassing op intelligente camera's. Dat betekent dat in de mate dat het intelligente aspect van een camera een hoog risico zou inhouden voor de rechten en vrijheden van natuurlijke personen, er een gegevensbeschermingseffectbeoordeling dient te worden uitgevoerd. Gezichtsherkenning wordt momenteel nog niet toegelaten in afwachting van de discussies over dit onderwerp op Europees niveau.

Als concreet voorbeeld wordt in dit artikel ook het plaatsen en gebruiken van intelligente camera's met het oog op de automatische nummerplaatherkenning of automatische herkenning van zowel voertuigen als vaartuigen vermeld. Dit maakt het mogelijk om voertuigen of vaartuigen die reeds geseind staan in een databank te herkennen en beter samen te werken met de politie. Uit de algemene verplichtingen tot maritieme beveiliging volgt dat in de havens de verplichting geldt voor alle vaartuigen die daar varen (uitgezonderd pleziervaartuigen) om te beschikken over een zogenaamde AIS-transponder ('automatisch identificatie systeem'). Dit systeem is gelinkt aan het vaartuig en geeft een identificatie van zijn inschrijvingsnummer en van zijn MMSI-nummer (Maritime Mobile Service Identification) (de zendvergunning die in België wordt toegekend door het BIPT). De automatische herkenning voor scheepvaart houdt dus in dat indien een schip wordt gedetecteerd in de haven, via de AIS-connectie de gegevens met betrekking tot de eigenaar of de exploitant van dat schip kunnen worden opgevraagd bij de bevoegde Belgische diensten indien het een Belgisch schip betreft, bij de buitenlandse diensten voor vreemde schepen, of bij hiertoe erkende organisaties (bijvoorbeeld Lloyds) die de data van alle zeeschepen bijhouden. Het is belangrijk dat de AIS-signalen worden gekoppeld aan camerabeelden

détecte un navire sans AIS, une alarme peut se déclencher. La caméra voit les images et un logiciel permet ensuite de vérifier si le navire est connu.

L'utilisation de caméras corporelles par les membres de la capitainerie est expressément exclue. Si un cadre réglementaire différent est mis en place à cet effet, il peut être possible de l'utiliser en vertu de cette réglementation, mais pas en vertu du régime spécial du présent chapitre.

Article 2.5.4.6 - Obligations de transparence

Par souci de transparence, la décision d'installer ou d'utiliser des caméras doit être rendue publique, de sorte que les personnes qui entrent dans la zone portuaire sachent qu'elles sont susceptibles d'être filmées. Sur les voies d'accès à la zone portuaire (y compris les voies d'accès non utilisées pour le trafic motorisé, telles que les sentiers pédestres et les pistes cyclables), l'annonce est faite au moyen d'un pictogramme indiquant la présence de caméras. Le Roi détermine la forme et le contenu de ce pictogramme. Il se peut que ce pictogramme fasse partie d'un panneau placé le long ou au-dessus de la voie d'accès. Il importe que le pictogramme soit également reconnaissable par des personnes qui ne parlent aucune des langues nationales. Ces pictogrammes informent également les personnes entrant dans la zone portuaire de la possibilité qu'elles soient filmées depuis le ciel à l'aide d'un système aérien sans pilote (drones). En effet, un port est un environnement complexe et vaste qui est également sécurisé depuis le ciel, et il est pratiquement impossible d'apposer un pictogramme à proximité de telles caméras dans le ciel. C'est pourquoi on opte pour un panneau clair aux voies d'accès à la zone portuaire, au lieu d'un pictogramme à proximité de la caméra.

En outre, la capitainerie du port publiera un avis sur son site web afin que les différentes caméras soient mieux signalées. Sur le site web de la capitainerie du port, les personnes filmées peuvent également consulter la déclaration en matière de respect de la vie privée. En outre, d'autres canaux de communication ne sont bien évidemment pas exclus si cela est nécessaire pour informer de manière transparente le public cible, par exemple un message sur les médias sociaux. En effet, plus on utilise de canaux de communication différents pour informer les citoyens

zodanig dat ook de schepen zonder een AIS-transponder kunnen worden gedetecteerd. Als een camera een schip detecteert zonder AIS, kan er een alarm afgaan. De camera ziet de beelden en dan wordt gekeken of het schip gekend is, met achterliggende software.

Het gebruik van bodycamera's door de leden van de havenkapiteinsdienst wordt uitdrukkelijk uitgesloten. Indien hiervoor een andere reglementair kader komt, is dit eventueel mogelijk onder deze regeling maar dus niet door het bijzonder regime van het voorliggende hoofdstuk.

Artikel 2.5.4.6 - Transparantieverplichtingen

Met het oog op de transparantie moet de beslissing om camera's te plaatsen of te gebruiken openbaar worden gemaakt zodat personen van zodra zij het havengebied betreden op de hoogte zijn dat zij gefilmd kunnen worden. Aan de toegangswegen tot het havengebied (inclusief toegangswegen die niet voor gemotoriseerd verkeer worden gebruikt, zoals wandel- en fietspaden) gebeurt de bekendmaking via een pictogram dat op de aanwezigheid van camera's wijst. De Koning bepaalt de vorm en inhoud van dit pictogram. Het is mogelijk dat dit pictogram onderdeel vormt van een bord langs of boven de toegangsweg. Belangrijk is dat het pictogram ook herkenbaar is voor personen die geen van de landstalen spreken. Deze pictogrammen informeren de personen die het havengebied betreden ook over de mogelijkheid dat zij worden gefilmd vanuit de lucht met behulp van een onbemand luchtvaartuigstelsel (drones). Een haven is immers een complexe en uitgestrekte omgeving die ook vanuit de lucht wordt beveiligd en het is praktisch onmogelijk om een pictogram aan te brengen in de nabijheid van dergelijke camera's in de lucht. Daarom wordt geopteerd voor een duidelijk bord aan de toegangswegen van het havengebied, in plaats van een pictogram in de nabijheid van de camera.

Tevens zal de havenkapiteinsdienst een bericht op haar website plaatsen, zodat de verschillende camera's beter geïdentificeerd kunnen worden. Op de website van de havenkapiteinsdienst kunnen de gefilmde personen ook de privacyverklaring raadplegen. Daarnaast zijn andere communicatiekanalen uiteraard niet uitgesloten indien dat noodzakelijk is om het doelpubliek transparant te informeren, bijvoorbeeld een bericht op sociale media. De ratio is dat hoe meer verschillende communicatiekanalen worden gebruikt om de burgers of passanten te informeren, hoe meer

ou les passants, plus l'avertissement représenté par le pictogramme sera renforcé.

Dans certains cas, une autre solution possible est que les membres du personnel opérationnel de la capitainerie du port donnent également un avertissement verbal, par exemple parce qu'ils filment à l'aide de leur smartphone.

L'obligation pour la capitainerie du port de tenir un registre interne des activités de traitement d'images vise à obtenir une vue d'ensemble des caméras utilisées, où, depuis quand et à quelles fins. L'Autorité de protection des données pourra ainsi vérifier l'utilisation correcte des caméras. Ce registre a déjà été mis en œuvre par l'arrêté royal du 15 décembre 2022 relatif à l'usage des caméras dans les zones maritimes belges. Aucun autre arrêté royal n'est donc nécessaire pour mettre en œuvre cette disposition. Ce registre ne porte nullement préjudice au registre à tenir en vertu de l'article 30 du RGPD.

L'installation des caméras incluses dans le plan de sécurité est évaluée lors des exercices annuels qui doivent être organisés, de l'évaluation intermédiaire du plan de sécurité et lors de sa révision quinquennale.

Article 2.5.4.7 - Accès aux images des caméras

L'accès aux images des caméras ou aux enregistrements sonores, y compris la visualisation des images des caméras ou l'écoute des enregistrements sonores (si d'application), est en tout cas limité aux personnes, services ou entités qui remplissent les conditions d'accès. L'accès est accordé à une personne, un service ou une entité. Ce service peut être interne ou externe. Si l'accès est accordé à un service ou à une entité, cela signifie que toutes les personnes qui en font partie y ont également accès. Dans cet article, l'accès doit être interprété aussi bien au sens large qu'au sens strict. L'accès au sens strict signifie la visualisation, l'écoute et l'analyse, en temps réel ou non, d'images de caméras ou d'enregistrements sonores. Cela peut également se faire pendant ou après un incident, mais il n'est pas nécessaire qu'il y ait un incident pour que l'accès soit possible. Le partage signifie le transfert des images de caméras ou des enregistrements sonores eux-mêmes,

de la waarschuwing die uitgaat van het pictogram wordt versterkt.

In sommige gevallen kan het ook een oplossing zijn dat de leden van het operationeel kader van de havenkapiteinsdienst een mondelinge waarschuwing geven, bijvoorbeeld omdat zij filmen via hun smartphone.

De verplichting van de havenkapiteinsdienst om een intern register bij te houden met de beeldverwerkingsactiviteiten heeft als doel een overzicht te hebben van welke camera's waar gebruikt worden, sinds wanneer en voor welke doeleinden. Zo kan de Gegevensbeschermingsautoriteit het correcte gebruik van de camera's nagaan. Dit register werd reeds uitgevoerd met het koninklijk besluit van 15 december 2022 betreffende het gebruik van camera's in de Belgische maritieme zones. Er is dus geen andere koninklijk besluit nodig om aan deze bepaling uitvoering te geven. Dit register doet geen afbreuk aan het register dat bijgehouden moet worden op grond van artikel 30 AVG.

Het plaatsen van de camera's opgenomen in het beveiligingsplan wordt geëvalueerd tijdens de jaarlijkse oefeningen die moeten georganiseerd worden, de tussentijdse evaluatie van het beveiligingsplan en bij de vijfjaarlijkse herziening ervan.

Artikel 2.5.4.7 - Toegang tot de camerabeelden

Toegang tot camerabeelden of geluidsopnames, waaronder het bekijken van camerabeelden of het beluisteren van geluidsopnames (indien van toepassing), is in elk geval beperkt tot personen, diensten of entiteiten die aan de toegangsvoorwaarden voldoen. Toegang wordt verleend aan een persoon, een dienst of een entiteit. Deze dienst kan zowel een interne of externe dienst zijn. Indien toegang wordt verleend aan een dienst of entiteit, dan betekent dit dat alle personen die onderdeel uitmaken van deze dienst of entiteit ook toegang hebben. In dit artikel betekent toegang zowel in de brede als in de enge zin. Toegang in de enge zin betekent het bekijken, beluisteren en analyseren, al dan niet in real time, van camerabeelden of geluidsopnames. Dit kan ook zowel tijdens of na een incident zijn, maar er hoeft geen sprake te zijn van een incident om toegang te hebben. Het delen betekent dat de camerabeelden of geluidsopnames zelf worden

c'est-à-dire après leur réalisation. La différence avec l'accès au sens strict est que, dans ce dernier cas, il n'y a pas disposition (pour la personne, le service ou l'entité qui obtient l'accès) des images de caméras ou des enregistrements sonores eux-mêmes. En effet, en cas d'accès au sens strict, la capitainerie du port conserve la pleine disposition des images de caméras ou des enregistrements sonores, et un tiers ne peut donc que participer au visionnage des images, sans avoir les enregistrements à sa disposition. Lorsque ce chapitre ne fait aucune distinction entre l'accès au sens large et l'accès au sens strict, il faut considérer qu'il est question d'accès au sens large.

En ce qui concerne le partage d'images de caméras ou d'enregistrements sonores, il existe deux possibilités. D'une part, la capitainerie du port peut elle-même transférer ou partager des images de caméras ou des enregistrements sonores avec des tiers (il s'agit de l'octroi de l'accès au sens large). En effet, la capitainerie du port peut elle-même partager des images de caméras ou des enregistrements sonores, qu'ils aient été réalisés par elle-même ou demandés à des tiers sur la base du devoir de coopération visé à l'article 2.5.4.9, avec des personnes, des services ou des entités, qu'il s'agisse ou non de tiers, dans les conditions énoncées dans cet article. D'autre part, la capitainerie du port peut recevoir des images de caméras ou des enregistrements sonores de la part d'un tiers. Par ailleurs, les tiers réalisant des images de caméras ou des enregistrements sonores avec des caméras qu'ils ont installées ou utilisées dans le port ou dans une installation portuaire sont également soumis à un devoir de coopération tel que visé à l'article 2.5.4.9.

Si un service ou une entité dispose d'un accès, ce service ou cette entité veille à ce que cet accès soit limité aux personnes qui en ont besoin pour exercer leurs fonctions en tant que travailleurs ou préposés de ce service ou de cette entité. Notons que si cette personne est un agent de gardiennage, le cinquième paragraphe dispose que les dispositions de la loi du 2 octobre 2017 réglementant la sécurité privée et particulière pour le visionnage, l'écoute ou l'analyse en temps réel des images des caméras doivent être prises en compte.

Le fait d'avoir accès ne signifie pas que l'on est autorisé à visionner les images des caméras ou à écouter les enregistrements sonores. Les images de caméras ou les enregistrements sonores ne peuvent être utilisés

overgedragen, dus nadat deze gemaakt zijn. Het onderscheid met toegang in de enge zin is dat er bij toegang in de enge zin geen beschikking is (voor de persoon, dienst of entiteit die toegang verkrijgt) over de camerabeelden of geluidsopnames zelf. Bij toegang in de enge zin blijft de havenkapiteinsdienst immers zelf de volledige beschikking over de camerabeelden of geluidsopnames behouden. Bij toegang in de enge zin kan een derde dus enkel meekijken, maar krijgt de derde zelf geen opnames in diens eigen bezit. Als dit hoofdstuk geen onderscheid maakt tussen toegang in de brede of de enge zin, wordt toegang in de brede zin bedoeld.

Wat betreft het delen van camerabeelden of geluidsopnames, zijn er zijn twee mogelijke richtingen. Enerzijds kan de havenkapiteinsdienst zelf camerabeelden of geluidsopnames overdragen of delen met derden (dit is toegang verlenen in de brede zin). De havenkapiteinsdienst kan immers zelf camerabeelden of geluidsopnames, ongeacht of deze zelf gemaakt zijn of opgevraagd bij derden op grond van de medewerkingsplicht bedoeld in artikel 2.5.4.9, delen met personen, diensten of entiteiten, al dan niet derden, onder de voorwaarden zoals bepaald in dit artikel. Anderzijds kan de havenkapiteinsdienst camerabeelden of geluidsopnames ontvangen van een derde. Derden die camerabeelden of geluidsopnames maken met camera's geplaatst of gebruikt door hen in de haven of op een havenfaciliteit zijn trouwens ook onderworpen aan een medewerkingsplicht zoals bedoeld in artikel 2.5.4.9.

Indien een dienst of entiteit toegang heeft, zorgt die dienst of entiteit ervoor dat de toegang beperkt is tot de personen die deze toegang nodig hebben voor de uitoefening van hun taken als werknemer of aangestelde van die dienst of entiteit. Let wel, als deze persoon een bewakingsagent is, bepaalt de vijfde paragraaf dat er rekening moet worden gehouden met de bepalingen van wet van 2 oktober 2017 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid voor het in real time bekijken, beluisteren of analyseren van camerabeelden.

Het hebben van toegang betekent geen vrijgeleide om camerabeelden te bekijken of geluidsopnames te beluisteren. De camerabeelden of geluidsopnames mogen enkel gebruikt worden in de mate dat dit

que dans la mesure où cela est nécessaire pour accomplir ses missions légales. En d'autres termes, les images de caméras ne peuvent pas être simplement publiées sur les médias sociaux par une personne qui y a accès, à moins que cela ne soit nécessaire pour remplir ses missions légales. Une exemple de mission légale découle des articles 14 et 15 de la Loi sur la fonction de police

Il existe trois systèmes d'accès : (1) l'accès des personnes, services ou entités visés à l'article 4.2.4.4 du CBN, (2) l'accès basé sur une législation spéciale et (3) l'accès accordé par la capitainerie du port compétente si les conditions cumulatives d'accès sont remplies. Les conditions d'accès dans le troisième système sont les suivantes. Tout d'abord, l'accès doit être nécessaire à l'accomplissement de la mission légale assignée à cette personne, ce service ou cette entité. Deuxièmement, la personne ou le service ne peut poursuivre des finalités autres que celles visées à l'article 2.5.4.3. Troisièmement, la capitainerie du port compétente doit avoir effectué des contrôles préalables pour s'assurer que les conditions d'accès sont respectées. Cette dernière condition peut être mise de côté pour une durée de 24 heures dans des circonstances exceptionnelles et urgentes. Dans ce cas, la capitainerie du port compétente doit valider l'accès dans les 24 heures. Si ce n'est pas le cas, l'accès doit être retiré.

Dans les deux premiers systèmes, les conditions d'accès sont réputées remplies et aucune autorisation de la capitainerie du port n'est donc requise. Dans le premier système, les personnes, services ou entités visés à l'article 4.2.4.4 peuvent avoir accès dans les limites fixées par cet article. Cela signifie, par exemple, que les membres d'un CLSM n'ont accès qu'aux images des caméras ou aux enregistrements sonores du port ou des installations portuaires relevant de leur compétence (article 4.2.4.4, §1^{er}, 1°). Il en va de même pour le PSO (article 4.2.4.4, §1^{er}, 7°). Les autres services couverts par l'article 4.2.4.4 sont les membres de l'ANSM, les membres du personnel de l'Administration générale des Douanes et Accises, les membres du personnel du Ministère de la Défense, la Direction Infrastructures critiques et Analyse de risque du NCCN, les membres du personnel du port désignés par l'ANSM et la Police fédérale et locale. Ces services ont besoin d'un accès car ils sont chargés de contrôler le respect du Règlement ISPS et des dispositions du CBN relatives à la sûreté maritime.

noodzakelijk is om de wettelijke opdrachten te vervullen. Met andere woorden, camerabeelden mogen niet zomaar op sociale media worden gepubliceerd door een persoon die toegang heeft, tenzij dit noodzakelijk zou zijn om de wettelijke opdrachten te vervullen. Een voorbeeld van een wettelijke opdracht volgt uit artikel 14 en 15 van de wet op het politieambt.

Er zijn drie systemen van toegang: (1) toegang voor personen, diensten of entiteiten bedoeld in artikel 4.2.4.4 BSW, (2) toegang op grond van bijzondere wetgeving, of (3) toegang verleend door de bevoegde havenkapiteinsdienst indien aan de cumulatieve toegangsvoorwaarden is voldaan. De toegangsvoorwaarden in het derde systeem zijn de volgende. Ten eerste moet de toegang noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de wettelijke opdracht toegekend aan die persoon, dienst of entiteit. Ten tweede mag de persoon of dienst geen andere doeleinden nastreven dan die bedoeld in artikel 2.5.4.3. Ten derde moet de bevoegde havenkapiteinsdienst voorafgaande hebben gecontroleerd of aan de toegangsvoorwaarden is voldaan. Dit laatste voorwaarde kan voor een duur van 24 uren aan de kant worden geschoven in uitzonderlijke en dringende omstandigheden. In dat geval moet de bevoegde havenkapiteinsdienst de toegang binnen 24 uren bekrachtigen. Indien dat niet gebeurt, moet de toegang worden ingetrokken.

In de eerste twee systemen worden de toegangsvoorwaarden geacht voldaan te zijn en daarom is er in die twee systemen geen toestemming van de havenkapiteinsdienst vereist. In het eerste systeem kunnen personen, diensten of entiteiten bedoeld in artikel 4.2.4.4 toegang hebben binnen de beperkingen gesteld door dat artikel. Dat betekent bijvoorbeeld dat de leden van een LCMB enkel toegang hebben tot camerabeelden of geluidsopnames van de haven of havenfaciliteiten die onder hun bevoegdheid vallen (artikel 4.2.4.4, §1, 1°). Hetzelfde geldt voor de PSO (artikel 4.2.4.4, §1, 7°). De andere diensten die onder artikel 4.2.4.4 vallen zijn de leden van de NAMB, de personeelsleden van de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen, de personeelsleden van het Ministerie van Landsverdediging, de Directie Kritieke Infrastructuur en risicoanalyse van het NCCN, de door de NAMB aangewezen personeelsleden van de haven en de federale en lokale politie. Deze diensten hebben toegang nodig omdat zij belast zijn met de controle op

Il importe non seulement d'accorder l'accès lorsque cela est nécessaire, mais aussi de le retirer lorsqu'il n'est plus nécessaire. L'accès doit également être retiré si les conditions d'accès ne sont plus remplies. Tel peut être le cas si une personne qui est un préposé d'un service donné ayant accès ne travaille plus dans ce service. Dans de tels cas, dès que ce service est informé que cette personne quittera le service, il doit porter sans délai à la connaissance de la capitainerie du port compétente la date à laquelle l'accès de cette personne doit être supprimé. Si le service concerné est lui-même en mesure de retirer l'accès de cette personne, il doit le faire lui-même. Le retrait de l'accès doit être effectué dès que possible et au plus tard un mois après qu'il a été établi que l'accès n'est plus nécessaire ou que les conditions d'accès ne sont plus remplies.

En outre, la capitainerie du port peut également, à titre exceptionnel, suspendre temporairement l'accès en temps réel de certaines personnes, services ou entités si cela s'avère nécessaire pour garantir la sécurité d'autres personnes. Cette suspension temporaire ne peut durer plus longtemps que le strict nécessaire. On peut par exemple penser à une suspension temporaire de l'accès en temps réel par des services autres que les services de police, ou des services non impliqués, au cours d'une action de police spécifique. Cette suspension temporaire doit être nécessaire pour ne pas mettre en danger la sécurité d'autres personnes, en l'occurrence des agents de police. La suspension ne dure que le temps nécessaire. Les services de police peuvent introduire auprès de la capitainerie du port une suspension temporaire de l'accès en temps réel pour les services non concernés. Toutefois, c'est la capitainerie du port qui évalue le bien-fondé de la demande et peut la refuser si la suspension n'est pas strictement nécessaire.

Article 2.5.4.8 - Durée de conservation

Cet article confirme le principe selon lequel les images des caméras ou enregistrements sonores qui sont considérés comme des données à caractère personnel en raison de la possibilité d'identifier des personnes physiques ne doivent pas être conservées plus longtemps que le strict nécessaire pour atteindre les

het naleven van de ISPS Verordening en de bepalingen inzake maritieme beveiliging in het BSW.

Het is belangrijk dat er niet alleen toegang wordt verleend als dat nodig is, maar ook dat toegang wordt ingetrokken als die toegang niet meer nodig is. Ook moet de toegang worden ingetrokken indien de toegangsvoorwaarden niet meer zijn vervuld. Dat kan het geval zijn als een persoon die een aangestelde is van een bepaalde dienst met toegang, niet meer werkzaam is bij die dienst. In zulke gevallen moet die dienst, van zodra die dienst op de hoogte is dat die persoon de dienst zal verlaten, de bevoegde havenkapiteinsdienst zonder onnodige vertraging in kennis stellen van de datum waarop de toegang van deze persoon ingetrokken moet worden. Indien de betrokken dienst zelf in staat is om de toegang van deze persoon in te trekken, moet deze dienst dat zelf doen. Het intrekken van de toegang moet zo snel mogelijk gebeuren en ten laatste 1 maand nadat vast is komen te staan dat toegang niet meer nodig is of dat de toegangsvoorwaarden niet meer zijn vervuld.

Daarnaast kan de havenkapiteinsdienst ook uitzonderlijk de real time toegang van bepaalde personen, diensten of entiteiten tijdelijk opschorten indien dit noodzakelijk is om de veiligheid van andere personen te waarborgen. Deze tijdelijke opschorting mag niet langer duren dan strikt noodzakelijk. Te denken valt aan een tijdelijke opschorting van de real time toegang van andere diensten dan politionele diensten, of niet-betrokken diensten, tijdens een specifieke politionele actie. Deze tijdelijke opschorting moet noodzakelijk zijn om de veiligheid van andere personen, in dit geval politieagenten, niet in gevaar te brengen. De opschorting duurt maar zolang al absoluut noodzakelijk. Politionele diensten kunnen voor een tijdelijke opschorting van real time toegang voor niet-betrokken diensten een verzoek indienen bij de havenkapiteinsdienst. Het is echter de havenkapiteinsdienst die de rechtmatigheid van het verzoek beoordeelt en kan het verzoek weigeren indien de opschorting niet strikt noodzakelijk is.

Artikel 2.5.4.8 – Bewaartermijn

Dit artikel bevestigt het principe dat camerabeelden of geluidsopnames die kwalificeren als persoonsgegevens vanwege de identificeerbaarheid van natuurlijke personen, niet langer bewaard mogen worden dan strikt noodzakelijk om de doeleinden van de verwerking zoals neergelegd in dit voorontwerp te

finalités du traitement telles qu'elles sont définies dans le présent avant-projet. Il impose également une durée de conservation maximale explicite de 12 mois pour les images des caméras ou les enregistrements sonores. Le délai de conservation prend cours dès que les images sont prises ou les enregistrements sont réalisés. Cela signifie que les images doivent être supprimées à l'expiration de la durée de conservation. Une durée minimale de conservation suffisamment longue est prévue, notamment pour que les images puissent contribuer à apporter la preuve d'un délit ou d'un dommage ou à l'identification d'un auteur de délit, d'un perturbateur, d'un témoin ou d'une victime. La durée de conservation de 10 ans actuellement prévue dans le Code belge de la Navigation (article 2.5.2.90) pour le traitement des données à caractère personnel est donc ramenée à 5 ans pour les images de caméras contenant des données à caractère personnel, étant donné que cette durée devrait, en principe, être suffisante pour réaliser la finalité du traitement. Les dispositions particulières pour la mer du Nord prévoient également une durée de conservation de cinq ans.

Dans le cas d'un port maritime, une durée de conservation de cinq ans pour les images de caméras se justifie compte tenu des particularités du secteur maritime et de l'environnement international qui peut s'avérer complexe. Par exemple, en cas de dommages occasionnés à un navire ou par un navire, l'auteur des dommages peut avoir déjà quitté le port et il faudra un certain temps pour informer le propriétaire à l'étranger des constatations qui ont été faites. Il n'est pas non plus possible de déterminer immédiatement les dommages subis par un navire. Il peut être nécessaire de mettre le navire en cale sèche, ce qui n'est pas toujours possible immédiatement car cela dépend de la disponibilité des cales sèches ou des contrats en cours. Cependant, les images des caméras peuvent être utiles pour régler le sinistre. En d'autres termes, le contexte international d'un port de mer et les particularités du secteur maritime font qu'une durée de conservation d'un mois ou de trois mois telle que prévue par la Loi caméras et les arrêtés royaux qui en découlent serait trop courte.

Par ailleurs, il n'est pas requis que les images de caméras soient conservées. Dans certains cas, il suffit d'utiliser les images des caméras en temps réel à des fins d'observation, sans les conserver.

bereiken. Het legt tevens een expliciete maximale bewaartermijn van 12 maanden op voor camerabeelden of geluidsopnames. Deze bewaartermijn begint te lopen vanaf het moment dat de beelden of opnames zijn gemaakt. Dit betekent dat de beelden na afloop van de bewaartermijn moeten worden verwijderd. Er wordt in een voldoende lange minimumbewaartermijn voorzien om onder meer toe te laten dat de beelden een bijdrage kunnen leveren tot het bewijzen van een misdrijf of van schade of tot het identificeren van een dader, een ordeverstoorder, een getuige of een slachtoffer. De bewaartermijn van 10 jaar die momenteel is voorzien in het Scheepvaartwetboek (artikel 2.5.2.90) voor de verwerking van persoonsgegevens wordt dus in het kader van camerabeelden die persoonsgegevens bevatten gereduceerd naar 5 jaar, nu blijkt dat deze termijn in principe wel zou moeten volstaan om het doel van de verwerking te realiseren. Ook de bijzondere bepalingen voor de Noordzee voorzien in een bewaartermijn van 5 jaar.

In de context van een zeehaven is een bewaartermijn van 5 jaar voor de camerabeelden te verantwoorden gezien de eigenheden van de maritieme sector en de internationale omgeving die een complexe context met zich mee kan brengen. Bijvoorbeeld, in geval er schade ontstaat aan een schip of door een schip, dan is de schademaker misschien reeds vertrokken uit de haven en duurt het geruime tijd om de eigenaar in het buitenland op de hoogte te brengen van de vaststellingen. Schade aan een schip kan ook niet zomaar te allen tijde onmiddellijk worden vastgesteld. Het kan noodzakelijk zijn om het schip droog te leggen wat niet steeds onmiddellijk mogelijk is omdat dit afhankelijk is van de beschikbaarheden van droogdokken of lopende contracten. De camerabeelden kunnen echter wel een nuttig instrument zijn bij het afhandelen van de schade. Met andere woorden, de internationale context van een zeehaven en de eigenheden van de maritieme sector hebben tot gevolg dat een bewaartermijn van 1 maand of drie maanden zoals voorzien door de Camerawet en de daaruit voortvloeiende koninklijk besluiten te kort zou zijn.

Het is trouwens niet vereist dat camerabeelden worden bewaard. In sommige gevallen volstaat het om in real time camerabeelden te gebruiken voor

Article 2.5.4.9 - Partage des images de caméras

Cet article porte sur le partage d'images de caméras ou d'enregistrements sonores. Partager signifie transférer les images de caméras ou les enregistrements sonores eux-mêmes, donc après qu'ils ont été réalisés. La différence avec l'accès est que l'accès n'implique pas le fait de disposer des images de caméras ou des enregistrements sonores. En effet, en cas d'accès, la capitainerie du port elle-même conserve la pleine disposition des images de caméras ou des enregistrements sonores. En cas d'accès, un tiers peut seulement regarder les images ou écouter les enregistrements, sans pour autant pouvoir en disposer. Il y a deux possibilités en ce qui concerne le partage d'images de caméras ou d'enregistrements sonores. Premièrement, la capitainerie du port peut elle-même partager des images de caméras ou des enregistrements sonores avec des tiers. Deuxièmement, la capitainerie du port peut recevoir des images de caméras ou des enregistrements sonores de la part d'un tiers.

La capitainerie du port peut elle-même partager des images de caméras ou des enregistrements sonores avec des personnes ou des services, tiers ou non, dans les mêmes conditions que celles visées à l'article 2.5.4.7. Cet article précise l'obligation pour les tiers, concessionnaires ou non, qui ont installé eux-mêmes des caméras, de surveillance ou non, dans la zone portuaire (par exemple sur la base d'une concession ou d'une autorisation), de coopérer avec la capitainerie du port pour les finalités de ce chapitre. Ainsi, à la demande de la capitainerie du port, les tiers sont tenus de partager leurs images de caméras ou leurs enregistrements sonores, en temps réel ou non, pour les finalités visées à l'article 2.5.4.3 ou pour permettre à la capitainerie du port de se conformer aux obligations légales générales. Dans la mesure où les images de caméras contiennent des données à caractère personnel, les tiers peuvent invoquer la nécessité de remplir une obligation légale (article 6.1.c du RGPD) pour partager ces images avec la capitainerie du port. Ce chapitre implique donc, pour le tiers, la nécessité qu'il y ait un motif juridique pour partager avec la capitainerie du port les données à caractère personnel faisant partie des images de caméras. Le partage des images de caméras se fait

observatie, zonder dat de camerabeelden worden bewaard.

Artikel 2.5.4.9 – Delen van camerabeelden

Dit artikel gaat over het delen van camerabeelden of geluidsopnames. Het delen betekent dat de camerabeelden of geluidsopnames zelf worden overgedragen, dus nadat deze gemaakt zijn. Het onderscheid met toegang is dat er bij toegang geen beschikking is over de camerabeelden of geluidsopnames. Bij toegang blijft de havenkapiteinsdienst immers zelf de volledige beschikking over de camerabeelden of geluidsopnames behouden. Bij toegang kan een derde dus enkel meekijken, maar krijgt de derde zelf geen opnames in diens eigen bezit. Er zijn twee mogelijke richtingen bij het delen van camerabeelden of geluidsopnames. Enerzijds kan de havenkapiteinsdienst zelf camerabeelden of geluidsopnames delen met derden. Anderzijds kan de havenkapiteinsdienst camerabeelden of geluidsopnames ontvangen van een derde.

De havenkapiteinsdienst kan zelf camerabeelden of geluidsopnames delen met personen of diensten, al dan niet derden, onder dezelfde voorwaarden als bepaald in artikel 2.5.4.7. Dit artikel specificiert de plicht van derden, al dan niet concessiehouders, die in het havengebied (bv. op basis van een concessie of vergunning) zelf camera's, al dan niet bewakingscamera's, hebben geplaatst om samen te werken met de havenkapiteinsdienst met het oog op het vervullen van de doeleinden uit dit hoofdstuk. Op vraag van de havenkapiteinsdienst zijn derden dus verplicht hun camerabeelden of geluidsopnames te delen, al dan niet in real time, om de doeleinden van artikel 2.5.4.3 te verwezenlijken dan wel om de havenkapiteinsdienst toe te laten algemene wettelijke verplichtingen na te leven. In de mate dat de camerabeelden persoonsgegevens bevatten, kunnen derden zich voor het delen van deze camerabeelden met de havenkapiteinsdienst beroepen op de noodzakelijkheid om te voldoen aan een wettelijke verplichting (artikel 6.1.c AVG). Dit hoofdstuk houdt voor de derde dus een rechtsgrond in om persoonsgegevens die onderdeel vormen van de camerabeelden te delen met de havenkapiteinsdienst. Het delen van de camerabeelden geschiedt steeds op eerste verzoek en volledig kosteloos.

toujours à première demande et de manière totalement gratuite.

Article 2.5.4.10 - Traitement de données à caractère personnel

La prise d'images et d'éventuels enregistrements sonores par les caméras situées dans la zone portuaire constitue un traitement de données à caractère personnel lorsqu'une personne physique ou une voix ou d'autres données à caractère personnel, telles qu'une plaque d'immatriculation ou une adresse, sont reconnaissables et que cette personne physique est également identifiable sur la base de ces données. Par conséquent, la législation et la réglementation sur la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel doivent être respectées.

Cet article définit les éléments essentiels du traitement des données à caractère personnel, à savoir le responsable du traitement, les catégories de personnes concernées, les catégories de données à caractère personnel, les finalités, les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées et les finalités pour lesquelles elles peuvent l'être, ainsi que la durée de conservation des données à caractère personnel ressortant des images de caméras. Chacun des éléments essentiels est expliqué ci-dessous.

1° le responsable du traitement

C'est la capitainerie du port décidant d'installer ou d'utiliser une caméra qui agit en tant que responsable du traitement. En effet, c'est la capitainerie du port qui détermine la finalité et les moyens des caméras, y compris la finalité de la caméra, telle qu'elle est définie dans le plan de sûreté portuaire ou dans une demande adressée à la Cellule de la Sûreté maritime.

2° les catégories de personnes concernées

Les personnes concernées sont toutes celles qui peuvent être filmées par une caméra installée ou utilisée dans la zone portuaire. Sans énumérer de manière exhaustive les catégories de personnes concernées, celles-ci peuvent notamment être : des passants qui traversent incidemment la zone portuaire, des personnes qui se rendent dans la zone portuaire pour des raisons professionnelles ou qui doivent se rendre dans une entreprise située dans le

Artikel 2.5.4.10 – Verwerking van persoonsgegevens

Het maken van beelden en eventuele geluidsopnames via de camera's in het havengebied is een verwerking van persoonsgegevens wanneer een natuurlijke persoon of een stem of andere persoonsgegevens zoals een nummerplaat of een adres, herkenbaar zijn en die natuurlijke persoon ook te identificeren is op basis van die gegevens. Dit heeft tot gevolg dat de wet- en regelgeving over de bescherming van natuurlijke personen bij de verwerking van persoonsgegevens moet nageleefd worden.

Dit artikel bepaalt de essentiële elementen van de verwerking van de persoonsgegevens, namelijk de verwerkingsverantwoordelijke, de categorieën van betrokkenen, de categorieën van persoonsgegevens, de doeleinden, de entiteiten waaraan en de doeleinden waarvoor de persoonsgegevens mogen worden verstrekt en de bewaartermijn van de persoonsgegevens die uit de camerabeelden blijken. Elk van de essentiële elementen wordt hierna toegelicht.

1° de verwerkingverantwoordelijke

Het is de havenkapiteinsdienst die beslist om een camera te plaatsen of gebruiken die optreedt als verwerkingsverantwoordelijke. Het is immers de havenkapiteinsdienst die doel en middelen bepaalt van de camera's, waaronder ook het doel van de camera zoals bepaald in het havenbeveiligingsplan, dan wel in een aanvraag bij de Cel Maritieme Beveiliging.

2° categorieën van betrokkenen

De betrokkenen zijn eenieder die kan worden gefilmd door een camera die geplaatst of gebruikt wordt in het havengebied. Zonder een limitatieve opsomming van categorieën van betrokkenen te geven, kunnen betrokkenen onder meer zijn: passanten die toevallig het havengebied doorkruisen, personen die zich om professionele redenen in het havengebied begeven of die een bedrijf gevestigd in de haven dienen te bezoeken, werknemers van bedrijven gevestigd in de

port, des employés d'entreprises basées dans le port, des personnes qui commettent des actes suspects dans le port, etc.

Étant donné que les images de caméras n'établissent pas de distinction entre les catégories de personnes concernées, certaines catégories de personnes concernées ne peuvent pas être exclues a priori. En effet, cela ne serait pas souhaitable, car cela irait à l'encontre des finalités des caméras. Ainsi, une personne concernée qui n'est au départ qu'un simple passant pourrait devenir une personne suspecte par la suite.

3° catégories de données à caractère personnel

Il en va de même pour les catégories de données à caractère personnel qui pourraient ressortir des images de caméras. Toutefois, seules les catégories de données à caractère personnel révélées par les images de caméras qui sont pertinentes dans le cadre des finalités visées à l'article 2.5.4.3 peuvent faire l'objet d'un traitement.

4° finalités

Les finalités pour lesquelles les capitaineries du port peuvent traiter des images de caméras sont définies à l'article 2.5.4.3. Cela signifie que le traitement de données à caractère personnel révélées par les images de caméras peut être effectué pour les mêmes finalités que celles pour lesquelles les caméras peuvent être installées ou utilisées.

5° les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées et les finalités pour lesquelles elles peuvent l'être

La durée de conservation des données à caractère personnel révélées par les images de caméras doit être considérée comme liée à la durée de conservation des images de caméras elles-mêmes, qui est déjà définie à l'article 2.5.4.8.

6° les durées de conservation

La durée de conservation des données à caractère personnel révélées par les images de caméras doit être considérée comme liée à la durée de conservation des images de caméras elles-mêmes, qui est déjà définie à l'article 2.5.4.8.

haven, personen die verdachte handelingen stellen in de haven, enz.

Aangezien camerabeelden geen onderscheid maken tussen categorieën van betrokkenen, kunnen bepaalde categorieën van betrokkenen niet bij voorbaat worden uitgesloten. Dat zou immers ook niet wenselijk zijn, want dat zou afbreuk doen aan de doelstellingen van de camera's. Een betrokkene die initieel een toevallige passant is, zou op een later tijdstip immers een verdachte persoon kunnen zijn.

3° categorieën van persoonsgegevens

Hetzelfde geldt ook voor de categorieën van persoonsgegevens die uit de camerabeelden zouden kunnen blijken. Echter, enkel de categorieën van persoonsgegevens die uit de camerabeelden blijken en die relevant zijn in het kader van de doeleinden bepaald in artikel 2.5.4.3, mogen worden verwerkt.

4° doeleinden

De doeleinden waarvoor de havenkapiteinsdiensten camerabeelden mogen worden verwerkt, worden bepaald in artikel 2.5.4.3. Dat betekent dat de verwerking van persoonsgegevens die uit de camerabeelden blijken, voor dezelfde doeleinden mogen worden verwerkt als de doeleinden waarvoor camera's geplaatst of gebruikt mogen worden.

5° de entiteiten waaraan en doeleinden waarvoor de persoonsgegevens mogen worden verstrekt

De bewaartermijn van de persoonsgegevens die blijken uit de camerabeelden moeten beschouwd worden als gekoppeld aan bewaartermijn van de camerabeelden zelf, die reeds vervat zit in artikel 2.5.4.8.

6° de bewaartermijnen

De bewaartermijn van de persoonsgegevens die blijken uit de camerabeelden moeten beschouwd worden als gekoppeld aan bewaartermijn van de camerabeelden zelf, die reeds vervat zit in artikel 2.5.4.8.

7° les limitations à l'exercice de certains droits

Afin de ne pas compromettre la réalisation des finalités, il peut être nécessaire de limiter certains droits dont disposent les personnes concernées en vertu du RGPD. Ces limitations sont tirées des articles 2.5.2.86 et 2.5.2.96. On peut donc se référer au commentaire qui y est donné.

Il est également renvoyé à l'avis n° 51/2022 de l'Autorité de protection des données du 9 mars 2022, et plus particulièrement au numéro 120 dans lequel l'Autorité de protection des données suggère ce qui suit : *« De plus, l'Autorité se demande s'il n'est pas opportun, par analogie avec les articles 2.5.2.92 - 2.5.2.95, de prévoir une limitation plus large des droits des personnes concernées en ce qui concerne les traitements de données réalisés à l'aide de caméras qui ont pour objectif la préparation, l'organisation, la gestion et le suivi des enquêtes effectuées, y compris les enquêtes judiciaires et l'application éventuelle d'une sanction administrative. »* En introduisant les limitations à l'exercice de certains droits relevant du RGPD aux paragraphes 4 à 8, cette suggestion de l'Autorité de protection des données est suivie.

Les paragraphes 10 et 11 de l'article 2.5.4.10 visent à fournir des garanties similaires à celles prévues par le chapitre 5/1 du Code pénal social, en particulier les articles 100/14 à 100/17 du Code pénal social. En effet, ces dérogations et garanties pour les droits et libertés des personnes concernées ont déjà été approuvées par l'Autorité de protection des données dans l'avis n° 34/2018 du 11 avril 2018.

Article 2.5.4.11 - Dispositions pénales

Cet article dispose que les violations des dispositions de ce chapitre sont punies d'une amende de 100 à 10 000 euros. Cette amende correspond à l'amende également prévue au titre 6 du livre 4, à savoir les dispositions particulières pour l'utilisation des caméras en mer du Nord. Toute personne disposant ou utilisant des images de caméras qui n'ont pas été obtenues de manière licite peut se voir infliger une même amende. Toutefois, il est requis que cette personne puisse raisonnablement supposer que

7° de beperkingen aan de uitoefening van bepaalde rechten

Om het realiseren van de doeleinden niet in gevaar te brengen, kan het noodzakelijk zijn dat bepaalde rechten die de betrokkenen hebben op grond van de AVG te beperken. Deze beperkingen werden overgenomen uit artikelen 2.5.2.86 en 2.5.2.96. Er kan dan ook naar de toelichting aldaar worden verwezen.

Er wordt ook verwezen naar het advies nr. 51/2022 van 9 maart 2022 van de Gegevensbeschermingsautoriteit, meer bepaald randnummer 120 waarin de Gegevensbeschermingsautoriteit suggereerde: *“Daarnaast vraagt de Autoriteit zich af of het niet opportuun is om, naar analogie met de artikelen 2.5.2.92 – 2.5.2.95, te voorzien in een bredere inperking van de rechten van de betrokkenen voor wat betreft de gegevensverwerkingen aan de hand van camera's die de voorbereiding, de organisatie, het beheer en de opvolging van de gevoerde onderzoeken, met inbegrip van gerechtelijke onderzoeken en de eventuele toepassing van een administratieve sanctie, tot doel hebben.”* Door het invoeren van de beperkingen op de uitoefening van bepaalde rechten onder de AVG in paragraaf 4 tot en met 8, wordt deze suggestie van de Gegevensbeschermingsautoriteit gevolgd.

Paragrafen 10 en 11 van artikel 2.5.4.10 hebben als doel om te voorzien in soortgelijke garanties als die waarin hoofdstuk 5/1 Sociaal Strafwetboek voorziet, meer bepaald de artikelen 100/14 tot en met 100/17 Sociaal Strafwetboek. Deze afwijkingen en garanties voor de rechten en vrijheden van de betrokkenen werden immers reeds goedgekeurd door de Gegevensbeschermingsautoriteit in het advies nr. 34/2018 van 11 april 2018.

Artikel 2.5.4.11 - Strafbepalingen

Dit artikel bepaalt dat overtredingen van de bepalingen van dit hoofdstuk worden gestraft met een geldboete van 100 tot 10.000 euro. Deze geldboete stemt overeen met de geldboete die ook wordt bepaald in titel 6 van boek 4, namelijk de bijzondere bepalingen voor cameragebruik in de Noordzee. Eenieder die beschikking heeft over of camerabeelden gebruikt die niet rechtmatig verkregen zijn, kan eenzelfde geldboete worden opgelegd. Het is wel vereist dat die persoon redelijkerwijze kan vermoeden

l'image a été obtenue en violation des dispositions de ce chapitre.

Une distinction est faite entre la possession et l'utilisation d'images de caméras. L'utilisation d'une image de caméra ne présuppose pas nécessairement que la personne qui en fait usage l'a à sa disposition. Il s'agit de cas où les images de caméras sont visionnées de manière illicite par des tiers qui ne devraient pas y avoir accès, sans qu'elles disposent des images en question. Tel peut par exemple être le cas si des tiers accèdent de manière illicite à l'infrastructure où se trouvent les images. Toutefois, cet acte peut, selon les circonstances, également être puni comme un acte de piratage informatique visé à l'article 550 bis du Code pénal.

Section 2 - Extrait spécial du Casier judiciaire central

Article 2.5.4.12 - Code d'instruction criminelle

Comme expliqué plus haut, un extrait spécial du Casier judiciaire central est introduit dans le Code d'instruction criminelle. Cet article y ajoute qu'un employeur a le droit de refuser l'engagement d'une personne si celle-ci a été condamnée dans le passé pour infraction à la loi sur les drogues, délits contre des personnes ou des marchandises ou si elle a commis une action illicite au sens du Code belge de la Navigation. L'employeur dispose ainsi d'une flexibilité et d'un pouvoir d'appréciation suffisants pour embaucher quelqu'un. Il n'y a donc pas d'interdiction professionnelle absolue liée à l'un ou l'autre de ces faits. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux personnes déjà en service auprès d'un employeur.

Si une personne a été condamnée à une interdiction portuaire effective qui l'empêcherait de travailler sur son lieu de travail normal, elle ne peut pas être recrutée et doit se voir refuser l'emploi. Si un employeur apprend qu'un membre du personnel s'est vu infliger une interdiction portuaire, cela constitue, tout comme l'absence d'avis de sécurité positif, un motif pour résilier unilatéralement le contrat de travail et invoquer la force majeure ou le motif grave.

dat het beeld verkregen werd door de bepalingen van dit hoofdstuk te overtreden.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het beschikken over camerabeelden, dan wel er gebruik van maken. Het gebruik maken van een camerabeeld veronderstelt niet noodzakelijk dat de persoon die er gebruik van maakt, ook beschikking heeft over het camerabeeld. Het gaat dan om gevallen waarbij het camerabeeld onrechtmatig bekeken wordt door derden die er geen toegang toe zouden mogen hebben, zonder dat zij echter over het camerabeeld beschikken. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als derden zich onrechtmatig toegang zouden verschaffen tot de infrastructuur waar de beelden zich bevinden. Dergelijke daad kan echter, afhankelijk van de omstandigheden, ook worden bestraft als een daad van hacking, bedoeld in artikel 550 bis van het Strafwetboek.

Afdeling 2 – Bijzonder uittreksel uit het Centraal Strafregister

Artikel 2.5.4.12 – Wetboek van Strafvordering

Zoals hoger reeds toegelicht wordt in het Wetboek van Strafvordering een bijzonder uittreksel uit het Centraal Strafregister ingevoerd. Dit artikel voegt daar aan toe dat een werkgever gerechtigd is om de tewerkstelling van een persoon te weigeren indien deze in het verleden is veroordeeld voor de drugswet, misdrijven tegen personen of goederen of een ongeoorloofde actie heeft gepleegd in de zin van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Dit geeft de werkgever voldoende flexibilité en appreciatiebevoegdheid om iemand in dienst te nemen. Het is dus geen absoluut beroepsverbod dat vasthangt aan één van deze feiten. Deze bepalingen zijn niet van toepassing op personen die reeds in dienst zijn bij een werkgever.

Indien een persoon is veroordeeld tot een effectief havenverbod waardoor de persoon niet zou kunnen werken op de normale plaats van tewerkstelling, dan kan deze niet worden aangeworven en moet de indiensttreding worden geweigerd. Indien een werkgever kennis krijgt dat een personeelslid een havenverbod heeft opgelopen, dan is dit, net zoals het ontbreken van een positief veiligheidsadvies, een reden om de arbeidsovereenkomst eenzijdig te ontbinden en beroep te doen op overmacht of dringende reden.

Article 34

Dans la version française de l'article 4.1.1.1, qui fixe les degrés de sanction pour les infractions au Code belge de la Navigation, quelques ajustements techniques sont apportés au texte par souci de cohérence terminologique avec le Code pénal.

Article 35

L'article 4.1.2.48, § 2 dispose ce qui suit : « *Quiconque a commis une action illicite est puni de la sanction prévue par le Code pénal ou d'une sanction de niveau 5, laquelle des 2 est la plus lourde.* ». Il peut toutefois y avoir concours avec les lois pénales spéciales, par exemple la loi du 24 février 1921 concernant le trafic des substances vénéneuses, soporifiques, stupéfiantes, psychotropes, désinfectantes ou antiseptiques et des substances pouvant servir à la fabrication illicite de substances stupéfiantes et psychotropes. C'est pourquoi la référence aux lois pénales spéciales est incluse afin d'éviter toute discussion ultérieure sur cette question devant les tribunaux.

L'article introduit également une sanction pénale pour les personnes qui, bien que sachant qu'aucun avis de sécurité positif n'a été délivré à leur égard, travaillent dans une fonction critique, ou les personnes qui, malgré une interdiction portuaire, travaillent dans un lieu ou exercent une profession qui leur est interdit(e). La sanction pénale prévue est une sanction de niveau 4, telle que fixée à l'article 4.1.1.1 du Code belge de la Navigation, à savoir une peine d'emprisonnement de six mois à cinq ans et une amende pénale de 500 à 30.000 euros (à majorer des décimes additionnels) ou l'une de ces peines seulement. Les infractions à ces dispositions peuvent également faire l'objet de poursuites administratives conformément aux dispositions de la loi du 25 décembre 2016 instituant des amendes administratives applicables en cas d'infractions aux lois sur la navigation.

Une sanction similaire est insérée pour les employeurs qui occupent ces personnes. Naturellement, cela suppose une infraction délibérée ou une grande négligence de la part de l'employeur. Une tromperie du travailleur ne peut être imputée à l'employeur.

Artikel 34

In de Franstalige versie van artikel 4.1.1.1 dat de strafmaten voor overtredingen van het Belgisch Scheepvaartwetboek vaststelt worden enkele technische aanpassingen gedaan om de tekst in overeenstemming te brengen met de terminologie uit het Strafwetboek.

Artikel 35

Artikel 4.1.2.48, § 2, luidt als volgt: "*Eenieder die een ongeoorloofde actie heeft gesteld wordt gestraft met de sanctie uit het Strafwetboek die hierop is gesteld of met een sanctie van niveau 5, welke van de 2 de zwaarste is.*". Samenloop kan evenwel ook ontstaan met de bijzonder strafwetten zoals bijvoorbeeld de de wet van 24 februari 1921 betreffende het verhandelen van giftstoffen, slaapmiddelen en verdovende middelen, psychotrope stoffen, ontsmettingsstoffen en antiseptica en van de stoffen die kunnen gebruikt worden voor de illegale vervaardiging van verdovende middelen en psychotrope stoffen. Om deze reden wordt dan ook de verwijzing naar de bijzondere strafwetten opgenomen zodat hierover geen verdere discussies in de rechtbank meer kunnen ontstaan.

Het artikel voert ook een strafsancie in voor personen die ondanks dat ze kennis hebben dat er geen positief veiligheidsadvies voor hun is afgegeven en werken in een kritieke functie, of personen die in weerwil van een havenverbod werkzaam zijn op een plaats of beroep waar dit verboden werd. De strafsancie hierop een sanctie van niveau 4, zoals vastgesteld in artikel 4.1.1.1 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, met name een gevangenisstraf van zes maanden tot vijf jaar en een strafrechtelijke geldboete van 500 tot 30.000 euro (te verhogen met de opdecimen) of met één van deze straffen alleen. Overtredingen van deze bepalingen kunnen ook administratief vervolgd worden overeenkomstig de bepalingen van de wet van 25 december 2016 tot instelling van administratieve geldboetes van toepassing in geval van inbreuken op de scheepvaartwetten.

Een zelfde sanctie wordt ingevoegd voor werkgevers die deze personen tewerk stellen. Het vereist hier weliswaar een bewuste overtreding of door grote onachtzaamheid van de kant van de werkgever. Misleiding door de werknemer kan niet aan de werkgever worden aangerekend.

Article 36

En vertu de l'article 2.7.7.15, l'Organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation doit collaborer avec le juge d'instruction saisi dans la conduite des enquêtes. Cela inclut l'accès aux preuves. Cependant, un juge d'instruction n'est pas toujours saisi d'un accident de navigation et le dossier est traité par le ministère public ou les services de police. C'est la raison pour laquelle l'article est adapté en ce sens.

Article 37

L'interdiction portuaire peut alors être prononcée à l'encontre d'un ou plusieurs ports et installations portuaires. Dans la pratique, l'interdiction portuaire est toujours imposée à l'ensemble des ports et installations portuaires. L'article 38 du projet de loi fait également de cette pratique la règle juridique. En effet, une interdiction portuaire est à la fois une interdiction de localisation et une interdiction d'occupation. Il existe également plusieurs installations portuaires dont les entrées sont communes, ce qui rend l'interdiction portuaire inefficace pour chacune d'entre elles.

Comme dans la loi sur les stupéfiants, les violations de l'interdiction portuaire imposée conformément au Code belge de la navigation sont également sanctionnées. Pour la sanction concrète, il est référé à la loi sur les stupéfiants.

Article 38

Cet article introduit une adaptation à l'article 4.1.2.48/1 qui rend punissable le fait de photographier l'infrastructure de sûreté de ports ou d'installations portuaires. Cette mesure est à présent étendue aux terminaux intérieurs.

Article 39

Dans la version française de l'article 4.1.2.48/2 du Code belge de la Navigation, une adaptation technique est apportée au texte par souci de cohérence terminologique avec le Code pénal.

Article 40

Les dispositions ETS commentées plus haut sont rendues passibles d'une sanction de niveau 7. Cette sanction consiste en une amende pouvant aller jusqu'à

Artikel 36

Krachtens artikel 2.7.7.15 moet de Federale Onderzoeksinstantie voor Scheepvaartongevallen samenwerken met de aangestelde onderzoeksrechter bij het voeren van onderzoeken. Dit betreft onder meer de toegang tot bewijsmateriaal. Echter is er niet altijd een onderzoeksrechter aangesteld bij een scheepvaartongeval en wordt het dossier behandeld door het openbaar ministerie of de politiediensten. Om deze reden wordt het artikel dan ook in die zin aangepast.

Artikel 37

Het havenverbod kan nu worden uitgesproken één of meerdere havens en havenfaciliteiten. In de praktijk wordt een havenverbod altijd opgelegd voor alle havens en havenfaciliteiten. Artikel 38 van het wetsontwerp maakt van deze praktijk ook de juridische regel. Immers is een havenverbod zowel een plaats- als een beroepsverbod. Ook zijn er verschillende havenfaciliteiten die toegangen met elkaar delen waardoor een havenverbod voor één van deze faciliteiten niet werkzaam is.

Net zoals in de drugswet worden ook overtredingen van het havenverbod opgelegd overeenkomstig het Belgisch Scheepvaartwetboek gestraft. Voor de concrete sanctie wordt verwezen naar de drugswet.

Artikel 38

Dit betreft een aanpassing in artikel 4.1.2.48/1 dat het fotograferen van de beveiligingsinfrastructuur van havens of havenfaciliteiten strafbaar stelt. Dit wordt nu uitgebreid met de terminals gelegen in het binnenland.

Artikel 39

In de Franstalige versie van artikel 4.1.2.48/2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt een technische aanpassing gedaan om de tekst in overeenstemming te brengen met de terminologie uit het Strafwetboek.

Artikel 40

De ETS-bepalingen die hoger werden toegelicht worden strafbaar gesteld mee een sanctie van niveau 7. Deze sanctie betreft een geldboete die kan oplopen

1 million d'euros (à majorer des décimes additionnels). Le niveau de sanction 7 a été créé lors de l'introduction du Code belge de la Navigation dans le but spécifique de sanctionner les infractions aux normes environnementales.

Article 41

L'article 4.2.1.11. du Code belge de la Navigation est modernisé. Ainsi, il y a désormais plus d'options pour demander une garantie en cas de présomption d'infraction. La possibilité de travailler avec une garantie signée par un « Protection and Indemnity Club » est introduite. Il s'agit là d'une pratique connue dans le secteur, qui permet d'obtenir la garantie sans contretemps inutile.

Article 42

Cet article introduit un nouveau titre 7 dans le livre 4 (mise en application) du Code belge de la Navigation. Ce titre contiendra diverses dispositions du RGPD traitant des différentes parties du Code belge de la Navigation. La présente loi introduit déjà les dispositions relatives à la mise en application et à la plateforme de signalement Portwatch. Une deuxième partie concerne le partage d'informations entre les partenaires du MIK+ et le MRCC.

Article 43

Il concerne l'adaptation d'une référence qui n'était plus correct depuis l'approbation de la loi du 11 décembre 2022 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins belges.

Article 44

Cet article ajoute une définition à l'article 3 de la loi du 11 décembre 2022 visant la protection du milieu marin et l'organisation de l'aménagement des espaces marins belges, comme 43°.

Cette définition du terme "accident majeur" est reprise textuellement de la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE.

tot 1 miljoen euro (te verhogen met de opdecimen). Het sanctieniveau 7 werd bij de invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek in het leven geroepen met als specifiek doel het bestraffen van inbreuken op de milieunormen.

Artikel 41

Artikel 4.2.1.11. van het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt gemoderniseerd. Zo zijn er meer opties om een waarborg te vragen bij een vermoeden van inbreuk. De mogelijkheid wordt ingevoerd om te werken met een garantie getekend door een "Protection and Indemnity Club". Een praktijk die gekend is in de sector en die zorgt dat de waarborg kan worden verkregen zonder onnodige vertragingen.

Artikel 42

Dit artikel voert een nieuwe titel 7 in boek 4 (handhaving) van het Belgisch Scheepvaartwetboek. Deze titel zal verschillende GDPR bepalingen gaan bevatten die over de verschillende delen van het Belgisch Scheepvaartwetboek gaan. De huidige wet voert reeds de bepalingen in voor de handhaving en de het meldplatform Portwatch. Een tweede deel heeft betrekking op het delen van informatie tussen de MIK+ partners en het MRCC.

Artikel 43

Het betreft enkel de aanpassing van een verwijzing die sinds de inwerkingtreding van de wet van 11 december 2022 ter bescherming van het marien milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden niet meer correct was.

Artikel 44

Dit artikel voegt een definitie toe aan artikel 3 van de wet van 11 december 2022 ter bescherming van het mariene milieu en ter organisatie van de mariene ruimtelijke planning in de Belgische zeegebieden, als 43°.

Deze definitie voor het begrip "zwaar ongeval" wordt letterlijk overgenomen uit de richtlijn 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad van 12 juni 2013 betreffende de veiligheid van offshore olie- en gasactiviteiten en tot wijziging van Richtlijn 2004/35/EG.

La Belgique n'accueillant pas d'activités pétrolières et gazières en mer, en raison de l'absence de telles ressources naturelles dans les espaces marins belges, elle ne doit transposer que les dispositions qui s'appliquent de manière extraterritoriale. C'est le cas des articles 20, 32 et 34 de la directive.

Cette définition s'inscrit dans le cadre de la transposition de l'article 20 de la directive, qui introduit une obligation de rapportage pour les entreprises enregistrées en Belgique qui exercent elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'une filiale des activités pétrolières et gazières en mer en dehors de l'Union en tant que titulaires d'une autorisation ou exploitants et qui sont impliquées dans un accident majeur.

Article 45

Cet article constitue la transposition de l'article 20 de la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, via l'ajout d'un paragraphe 4 à l'article 31 de la même loi.

Les entreprises enregistrées en Belgique et qui mènent elles-mêmes ou par l'intermédiaire de filiales des opérations pétrolières et gazières en mer hors de l'Union, en tant que titulaires d'une autorisation ou en tant qu'exploitants, font rapport, si elles y sont invitées par le service Milieu Marin ou l'UGMM, sur les circonstances de tout accident majeur dans lequel elles ont été impliquées. Le service Milieu Marin ou l'UGMM spécifient dans leur demande les données requises.

Article 46

Cet article transpose l'article 34 de la directive 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil du 12 juin 2013 relative à la sécurité des activités pétrolières et gazières en mer et modifiant la directive 2004/35/CE, en introduisant à l'article 44 de la même loi une sanction en cas de manquement à l'obligation de rapportage établie par le nouvel article 31, §4 de la même loi.

Article 47

L'élargissement du champ d'application de la sûreté maritime nécessite une disposition transitoire. Comme expliqué plus haut, le Roi doit, sur l'avis de

Aangezien België geen offshore olie- en gasactiviteiten huisvest, wegens de afwezigheid van dergelijke natuurlijke rijkdommen in de Belgische zeegebieden, moet België enkel die bepalingen omzetten die extraterritoriaal gelden. Dit geldt voor de artikelen 20, 32 en 34 van de richtlijn.

Deze definitie past in de omzetting van artikel 20 van de richtlijn, die een rapportageverplichting invoert voor in België geregistreerde bedrijven die zelf of via een dochteronderneming offshore olie- en gasactiviteiten buiten de Unie verrichten als vergunninghouder of exploitant en die betrokken zijn bij een zwaar ongeval.

Artikel 45

Dit artikel vormt de omzetting van artikel 20 van de richtlijn 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad van 12 juni 2013 betreffende de veiligheid van offshore olie- en gasactiviteiten en tot wijziging van Richtlijn 2004/35/EG, via de aanvulling van artikel 31 van dezelfde wet met een paragraaf 4.

In België geregistreerde bedrijven die zelf, of via een dochteronderneming, offshore olie- en gasactiviteiten verrichten buiten de Europese Unie, als vergunningshouder of exploitant, brengen op verzoek van de dienst Marien Milieu of de BMM verslag uit over de omstandigheden van elk zwaar ongeval waarbij zij betrokken waren. De dienst Marien Milieu of de BMM specificeert in het verzoek de gegevens die gevraagd worden.

Artikel 46

Dit artikel vormt de omzetting van artikel 34 van de richtlijn 2013/30/EU van het Europees Parlement en de Raad van 12 juni 2013 betreffende de veiligheid van offshore olie- en gasactiviteiten en tot wijziging van Richtlijn 2004/35/EG, door de invoering van een sanctie in artikel 44 van dezelfde wet voor de overtreding van de rapportageverplichting ingesteld door het nieuwe artikel 31, §4 van dezelfde wet.

Artikel 47

Voor de uitbreiding van het toepassingsgebied van de maritieme beveiliging is het noodzakelijk om in een overgangsbepaling te voorzien. Zoals hoger reeds

l'ANSM, d'abord déterminer les éléments à inclure dans une évaluation de la sûreté pour les terminaux intérieurs. Les CLSM disposent ensuite d'un délai d'un an pour établir les évaluations de sûreté. Cela signifie que la loi sera pleinement opérationnelle début 2025.

Article 48

Cet article contient une disposition transitoire pour les caméras qui tomberont dans le champ d'application du nouveau régime visé par cette loi. Après l'entrée en vigueur de la loi, il restera un an pour l'adapter, notamment en ce qui concerne les obligations de transparence. D'ici là, la Loi caméras du 21 mars 2007 reste d'application.

Article 49

Une période de transition est prévue pour les personnes qui occupent déjà une fonction, un mandat ou une profession critiques. Pour ces personnes exerçant une telle fonction, un tel mandat ou une telle profession avant le 1er janvier 2025, l'absence d'avis ou tous les avis qui ne sont pas explicitement favorables seront traités comme un avis favorable. Cette règle ne s'applique pas aux personnes exerçant une fonction, un mandat ou une profession critique à partir de cette date. En application de la loi du 11 décembre 1998 précitée, les services compétents peuvent demander la collaboration des services compétents du pays d'accueil pour fournir des informations lorsque la personne pour laquelle l'habilitation ou la vérification de sécurité est requise est domiciliée, transite ou réside à l'étranger, ou y a habité, transité ou résidé. Étant donné que la demande d'informations adressée à ces services étrangers reste souvent sans réponse et que les informations obtenues peuvent également ne pas être utilisées pour rédiger un avis de sécurité, ces personnes recevraient toujours un avis de sécurité favorable. Le traitement des personnes résidant ou séjournant en Belgique, pour lesquelles des informations sont disponibles auprès des services compétents belges, serait donc plus strict. Cette disposition transitoire règle ce problème tout en tenant compte des relations de service existantes.

toegelicht moet de Koning op advies van de NAMB eerst de elementen vaststellen die in een beveiligingsbeoordeling voor de terminals gelegen in het binnenland moet worden opgenomen. Nadat dit is uitgevoerd verkrijgen de LCMB's een termijn van 1 jaar om het uitvoeren van de beveiligingsbeoordelingen. Dit impliceert dat begin 2025 de wet volledig operationeel is.

Artikel 48

Dit artikel bevat een overgangsbepaling voor de camera's die onder de nieuwe regeling bedoeld in deze wet zullen vallen. Na de inwerkingtreding van de wet is er één jaar om deze aan te passen, onder meer betreffende de transparantieplichtingen. Tot die tijd blijft de camerawet van 21 maart 2007 van toepassing.

Artikel 49

Een overgangsperiode wordt voorzien voor de personen die momenteel reeds tewerkgesteld zijn in een kritieke functie, mandaat of beroep. Voor deze personen die dergelijke functie, mandaat of beroep uitoefenen voor 1 januari 2025 wordt het ontbreken van een advies of worden alle adviezen die niet uitdrukkelijk positief zijn gelijkgesteld met een positief advies. Voor personen die vanaf die datum in een kritieke functie, mandaat of beroep worden tewerkgesteld geldt deze regel niet. In uitvoering van vermelde wet van 11 december 1998 kunnen de bevoegde diensten de medewerking van de bevoegde diensten van het gastland verzoeken informatie aan te leveren, wanneer de persoon voor wie de veiligheidsmachtiging of veiligheidsverificatie vereist is, in het buitenland zijn woonplaats heeft, er op doorreis is of er verblijft, of er gewoond heeft, er op doorreis is geweest of er verbleven heeft. Omdat de vraag om informatie aan deze buitenlandse diensten vaak onbeantwoord blijft en omdat de informatie die bekomen wordt ook niet mag gebruikt worden voor het opmaken van een veiligheidsadvies, zouden deze personen steeds een positief veiligheidsadvies krijgen. De behandeling van personen die wel in België wonen of er verblijven en waarvan dus wel informatie beschikbaar is bij de Belgische bevoegde diensten, zouden dus strenger behandeld worden. Met deze overgangsregeling wordt hieraan tegemoet gekomen en tegelijk rekening gehouden met de bestaande dienstbetrekkingen.

Le Règlement ISPS et la Directive sur la sûreté portuaire prévoient également que des vérifications de sécurité puissent être introduites pour réglementer l'accès à l'ensemble du port ou à certaines zones ou installations, en vue de garantir la sûreté et d'empêcher tout accès non autorisé.

L'arrêté royal du 5 juillet 2004 relatif à la reconnaissance des ouvriers portuaires dans les zones portuaires tombant dans le champ d'application de la loi du 8 juin 1972 organisant le travail portuaire définit les conditions dans lesquelles un ouvrier portuaire peut être reconnu pour exercer la profession. Le projet de loi permet également aux ouvriers portuaires d'être inclus par l'ANSM dans la liste des emplois critiques nécessitant une vérification de sécurité. Si tel est le cas, un avis de sécurité positif doit être une condition de reconnaissance pour l'exercice de la profession d'ouvrier portuaire. Cela nécessite donc une modification préalable de l'arrêté royal susmentionné. Les analyses requises conformément à la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité peuvent déjà être effectuées conformément aux dispositions de cette loi.

Article 50

Cette loi entrera en vigueur le 1^{er} février 2024.

Le Ministre de la Mobilité

De ISPS-verordening en Havenbeveiligingsrichtlijn bepalen verder eveneens dat veiligheidsverificaties kunnen worden ingesteld om de toegang tot de ganse haven of bepaalde zones of faciliteiten te reguleren, en dit met het oog om de beveiliging te garanderen en om de toegang van onbevoegden te voorkomen.

Het koninklijk besluit van 5 juli 2004 betreffende de erkenning van havenarbeiders in de havengebieden die onder het toepassingsgebied vallen van de wet van 8 juni 1972 betreffende de havenarbeid bepaalt de voorwaarden waaronder een havenarbeider kan erkend worden om het beroep uit te oefenen. Door het voorliggende wetsontwerp kunnen havenarbeiders door de NAMB ook worden opgenomen in de lijst van kritische functies waarvoor een veiligheidsverificatie vereist is. Indien dit het geval is, is het nodig dat het hebben van een positief veiligheidsadvies een voorwaarde voor de erkenning om het beroep van havenarbeider te kunnen uitoefenen. Hiervoor is aldus een voorafgaande wijziging van het voormelde koninklijk besluit nodig. De vereiste analyses conform de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen kunnen reeds uitgevoerd worden conform de bepaling van deze wet.

Artikel 50

Deze wet zal in werking treden op 1 februari 2024.

De Minister van Mobiliteit

Georges GILKINET

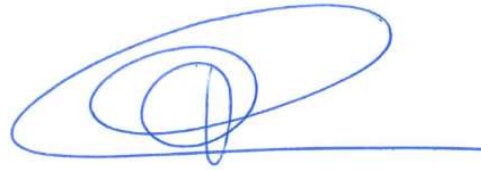
Le Ministre des Finances

De Minister van Financiën

Vincent VAN PETEGHEM

Le Ministre de la Justice et de la Mer du Nord

De Minister van Justitie en Noordzee

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the end.

Paul VAN TIGCHELT

La Ministre de la Défense

De Minister van Defensie

Ludovine DEDONDER

La Ministre de l'Intérieur

De Minister van Binnenlandse Zaken

Annelies VERLINDEN

La Secrétaire d'Etat à l'Asile et la Migration

De Staatssecretaris voor Asiel en Migratie

Nicole DE MOOR