

## WETTEN, DECRETEN EN VERORDENINGEN

## MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

N 90 — 827

**21 MAART 1990. — Ministerieel besluit houdende regeling van de beveiligingsvoorschriften geldend in luchthavengebouwen voor passagiers**

De Minister van Verkeerswezen,

Gelet op het Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944 en goedgekeurd door de wet van 30 april 1947 inzonderheid op bijlage 17;

Gelet op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 5;

Gelet op het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, inzonderheid op artikel 43, § 2, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 6 december 1989;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat met het oog op de beveiliging van de burgerlijke luchtvaart overeenkomstig de normen en aanbevelingen van de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en van de Europese commissie voor de burgerluchtvaart (CEAC), zonder verwijf beveiligingsvoorschriften dienen te worden vastgesteld voor het luchtvaartterrein van Brussel Nationaal,

Besluit:

**Artikel 1.** Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder:

**Luchtvaartterrein:** Een bepaald gebied op het land of op het water (eventueel gebouwen, installaties en materieel omvattend) dat bestemd is om geheel of gedeeltelijk te worden gebruikt voor de aankomst, het vertrek en de verplaatsingen op de grond van luchtvaartuigen.

**Beveiliging:** Een geheel van maatregelen evenals menselijke en materiële middelen bestemd om de burgerlijke luchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden.

**Luchtzijde:** Het bewegingssterrein van een luchtvaartterrein en het geheel of een gedeelte van de aangrenzende terreinen en gebouwen waartoe de toegang gecontroleerd is.

**Veiligheidscontrole:** Maatregelen waardoor het binnenbrengen kan voorkomen worden van wapens of goederen die kunnen gebruikt worden om wederrechtelijke daden te stellen.

**Toegangskontrolc:** Kontrolc bij middel van identifikatiebadges, toegangsbewijzen, magneetkaarten of andere elektronisch gecoördene kaarten.

**Transferpassagiers:** Passagiers met direkte aansluitingen tussen twee verschillende vluchten.

**Transitpassagiers:** Passagiers die van een luchtvaartterrein vertrekken met dezelfde vlucht als deze waarop zij aangekomen zijn.

**Steriele zone:** Zone van een luchthavengebouw voor passagiers enkel toegankelijk voor vertrekkende, transfer- of transitpassagiers en personen met toelating, die allen een veiligheidskontrolc ondergaan hebben.

**Platform:** Bepaald gebied van een landluchtvaartterrein, bestemd voor het opstellen van luchtvaartuigen met het doel passagiers te laten in- of ontschepen, post of vracht te laden of te lossen, brandstof te tanken, te parkeren of onderhoudswerkzaamheden te verrichten.

**Check-in-zone:** De ruimte gelegen tussen de zone van het luchthavengebouw voor passagiers waartoe het niet reizende publiek vrije toegang heeft en de plaats waar de immigratie- of grenskontrolc van passagiers gebeurt.

**Check-in:** De procedure bestaande uit het zich melden bij een balie van een luchtvaartmaatschappij of van een afhandelingsmaatschappij teneinde toegelaten te worden tot een bepaalde vlucht.

## LOIS, DECRETS ET RÈGLEMENTS

## MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

F 90 — 827

21 MARS 1990

**Arrêté ministériel réglementant les prescriptions de sûreté en vigueur dans les aéroports pour passagers**

Le Ministre des Communications,

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, et approuvée par la loi du 30 avril 1947 notamment l'annexe 17;

Vu la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, notamment l'article 5;

Vu l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, notamment l'article 43, § 2, modifié par l'arrêté royal du 6 décembre 1989;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 4 juillet 1989;

Vu l'urgence;

Considérant qu'il importe pour la sûreté de l'aviation civile de fixer sans délai des prescriptions de sûreté pour l'aérodrome de Bruxelles National conformément aux normes et recommandations de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de la commission européenne de l'aviation civile (CEAC),

Arrête:

**Article 1er.** Pour l'application du présent arrêté il faut entendre par:

**Aérodrome:** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

**Sûreté:** Combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes illicites.

**Côté piste:** L'aire de mouvement d'un aérodrome et la totalité ou partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.

**Contrôle de sûreté:** Mesures établies permettant d'empêcher l'introduction d'armes ou d'objets susceptibles d'être utilisés pour commettre des actes illicites.

**Contrôle d'accès:** Contrôle effectué au moyen de badges d'identification, cartes d'accès, cartes magnétiques ou autres cartes codées électroniques.

**Passagers en correspondance:** Passagers qui passent directement d'un vol à un autre.

**Passagers en transit:** Passagers qui arrivent à un aéroport et en repartent par le même vol.

**Zone stérile:** Zone de l'aérogare accessible uniquement aux passagers en partance, en transfert et en transit et aux personnes autorisées qui ont tous subi un contrôle de sûreté.

**Aire de trafic:** Aire définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, le ravitaillement en carburant, le stationnement ou l'entretien.

**Zone d'enregistrement:** Secteur situé entre la zone de l'aérogare pour passagers à laquelle le grand public a libre accès et l'endroit où s'opère le contrôle de l'immigration ou le contrôle frontalier des passagers.

**Enregistrement:** Opération qui consiste à se présenter au comptoir d'une compagnie aérienne ou d'une compagnie de manutention pour être admis comme passager d'un vol donné.

**Art. 2.** De toegangen tot de luchtzijde van het luchthavengebouw worden tot het stikte minimum beperkt en zijn voorzien van een veiligheids- of toegangskontrolé.

**Art. 3.** Het luchthavengebouw voor passagiers wordt op dusdanige wijze ingericht dat geen vermenging of contact mogelijk is tussen vertrekkende passagiers die de veiligheidskontrolé ondergaan hebben en aankomende passagiers.

Transferpassagiers en transitpassagiers ondergaan bij hun ontschepping op een Belgisch luchtvaartterrein een veiligheidskontrolé vooraleer zich te begeven in de steriele zone.

**Art. 4, § 1.** In de steriele zone zijn enkel voorzieningen strikt vereist voor de inschepingsverrichtingen, sanitaire installaties, zetels voor passagiers en de andere strikt noodzakelijke, niet commerciële nutsvoorzieningen aanwezig.

Deze voorzieningen maken een gemakkelijke kontrolé inzake beveiliging mogelijk.

§ 2. De steriele zone wordt zodanig ingericht dat deze uitsluitend toegankelijk is voor vertrekkende, transfer- of transitpassagiers en luchthavenpersoneel wier aanwezigheid in deze zone onmisbaar is met het oog op de inschepingsverrichtingen of werkzaamheden voorzien bij § 6.

Deze personen ondergaan bij het betreden van deze zone een veiligheidskontrolé.

§ 3. De steriele zone is door ondoorzichtige of kogelvrije wanden gescheiden van de ruimten die toegankelijk zijn voor personen die geen veiligheidskontrolé hebben ondergaan.

Deze steriele zone kan zowel langs de zijde van het platform als van het luchthavengebouw afgesloten worden.

§ 4. De voorwerpen die in een steriele zone binnengebracht worden, maken het voorwerp uit van een veiligheidskontrolé.

§ 5. De steriele zone wordt afgesloten telkenmale deze niet in gebruik is voor vertrekkende vluchten. Bij iedere openstelling na een periode van niet-gebruik wordt deze zone doorzocht op verdachte voorwerpen.

§ 6. Tijdens inschepingsverrichtingen worden alleen hoogdringende herstellings- of onderhoudswerkzaamheden in de steriele zone uitgevoerd. Na iedere onderhouds- of herstellingswerkzaamheid wordt de steriele zone op verdachte voorwerpen doorzocht.

**Art. 5.** De check-in zone en andere voor de passagiers voorbehouden zones worden zodanig gebouwd dat deze niet overschouwd kunnen worden tenzij door kogelvrij glas of een beveiligingsnet, vanuit plaatsen die toegankelijk zijn zonder veiligheids- of toegangskontrolé.

De balies van de luchtvaartmaatschappijen worden zodanig opgevat dat labels en inschepingskaarten zich buiten handbereik van de passagiers bevinden. Deze documenten worden buiten perioden van ingebruikstelling achter slot opgeborgen.

**Art. 6.** Voldoende beveiligde ruimte wordt voorzien voor het inchecken van passagiers voor vluchten met grote risico's. Deze ruimte wordt zodanig opgevat dat passagiers van verschillende vluchten in totaal gescheiden ruimten worden gecontroleerd. De ruimten bieden de mogelijkheid, de passagiers individueel te ondervragen en tevens handbagage en de bagage bestemd voor het vrachtruim van het vliegtuig manueel te doorzoeken in aanwezigheid van de betreffende passagiers.

**Art. 7.** Indien in het luchthavengebouw een aparte toegang tot het platform voor bemanningsleden voorzien is, wordt bij deze toegang een toegangs- of veiligheidskontrolé voorzien.

**Art. 8.** Indien in het luchthavengebouw ruimten met zicht op het platform, toegankelijk voor personen die niet het voorwerp hebben uitgemaakt van een toegangs- of veiligheidskontrolé voorzien worden, dan worden deze ruimten afgesloten met veiligheids- of kogelvrij glas. Indien deze afsluiting uit vensters bestaat, die kunnen geopend worden, moeten deze laatste vergrendeld zijn.

**Art. 9.** De lokalisatie van eventuele bagagekluisen wordt zodanig gekozen dat de risico's voor het publiek bij een eventuele ontploffing in deze kluisen tot een minimum beperkt worden.

Indien deze kluisen zich in het luchthavengebouw bevinden, omvat hun lokalisatie een luchtkanaal dat zodanig opgevat is dat de vernietigende kracht van een eventuele explosie afgewend wordt van de zones, toegankelijk voor personen en de wezenlijke installaties van het luchtvaartterrein niet kan raken.

**Art. 10.** De nodige ruimte voor het onderbrengen van een coördinatiecentrum voor de veiligheids- en hulpdiensten wordt ter beschikking gesteld.

**Art. 2.** Les accès au côté piste de l'aérogare sont limités au strict minimum et sont munis d'un contrôle de sûreté ou d'un contrôle d'accès.

**Art. 3.** L'aérogare pour passagers est aménagée de telle façon qu'il n'y ait aucune possibilité de mélange ou de contact entre passagers en partance ayant été soumis à un contrôle de sûreté et passagers arrivants.

Les passagers en correspondance et en transit sont soumis, lors de leur débarquement sur un aérodrome belge à un contrôle de sûreté avant qu'ils ne se rendent dans la zone stérile.

**Art. 4, § 1er.** Dans la zone stérile ne peuvent se trouver que des équipements qui sont strictement requis pour les opérations d'embarquement, des installations sanitaires, des sièges pour passagers et les autres équipements utilitaires, strictement nécessaires et à caractère non commercial.

Ces équipements permettent un contrôle aisé en matière de sûreté.

§ 2. La zone stérile est aménagée de façon à être exclusivement accessible aux passagers en partance, en correspondance ou en transit et au personnel d'aérodrome dont la présence dans la zone est indispensable pour les opérations d'embarquement ou pour les activités prévues au § 6.

Ces personnes sont soumises à un contrôle de sûreté lors de leur accès à ladite zone.

§ 3. La zone stérile est séparée par des cloisons non transparentes ou pare-balles des espaces accessibles aux personnes qui n'ont pas été soumises au contrôle de sûreté.

Cette zone stérile peut être fermée tant du côté de l'aire de trafic que du côté de l'aérogare.

§ 4. Les objets introduits dans la zone stérile sont soumis à un contrôle de sûreté.

§ 5. La zone stérile est fermée chaque fois qu'elle n'est pas utilisée pour des vols partants. Lors de chaque remise en service après une période de non-utilisation, il est procédé dans cette zone au dépistage d'objets suspects.

§ 6. Pendant les opérations d'embarquement, seules les activités de réparation ou de maintenance très urgentes peuvent être exécutées dans la zone stérile. Après chaque activité de maintenance ou de réparation, il est procédé dans cette zone au dépistage d'objets suspects.

**Art. 5.** La zone d'enregistrement et les autres zones réservées aux passagers sont construites de façon à ne pouvoir être observées, sauf au travers d'une vitre pare-balles ou d'un filet de protection, à partir d'endroits accessibles sans contrôle de sûreté ou contrôle d'accès.

Les comptoirs des compagnies aériennes sont conçus de façon que les vignettes et les cartes d'embarquement se trouvent hors de portée des passagers. Ces documents sont gardés sous clé en dehors des périodes d'activité.

**Art. 6.** Un espace protégé suffisant est prévu pour l'enregistrement des passagers pour les vols à haut risque. Cet espace est conçu de façon que les passagers des différents vols soient contrôlés dans des espaces entièrement séparés. Les espaces doivent offrir la possibilité d'interroger les passagers individuellement et d'examiner manuellement en présence des passagers concernés, les bagages à main et les bagages destinés aux soutes de l'avion.

**Art. 7.** S'il est prévu une entrée séparée à l'aire de trafic exclusivement réservée aux membres d'équipage, ladite entrée est munie d'un contrôle d'accès ou contrôle de sûreté.

**Art. 8.** S'il est prévu des espaces avec vue sur l'aire de trafic, accessibles à des personnes qui n'ont pas été soumises à un contrôle d'accès ou contrôle de sûreté, ces espaces sont fermés à l'aide de verre de sécurité ou pare-balles. Si cette séparation est constituée de fenêtres qu'il est possible d'ouvrir, ces dernières sont verrouillées.

**Art. 9.** L'emplacement de casiers à bagages est choisi de manière à minimiser les risques que peut courir le public s'il se produit une explosion dans ces casiers.

Si ces casiers se trouvent dans l'aérogare, leur construction comporte un évent orienté de manière à dévier la force destructive d'une éventuelle explosion des zones accessibles à des personnes et à ne pas nuire aux installations essentielles de l'aérodrome.

**Art. 10.** Il est mis à disposition l'espace nécessaire pour héberger un centre de coordination des services de la sûreté et des services de secours.

**Art. 11.** De nodige lokalen voor het onderbrengen van de veiligheidsdiensten van de overheid worden ter beschikking gesteld. Deze lokalen worden voorzien in de gebouwen waar deze diensten hun voornaamste activiteiten uitoefenen.

**Art. 12.** Er wordt voldoende ruimte ter beschikking gesteld van de luchtvaartmaatschappijen om deze toe te laten de vereiste procedures na te leven teneinde na te gaan of alle eigenaars van door dezen ingeschreven bagage zich ook aan boord bevinden.

**Art. 13.** De lokalisatie van de veiligheidscontrole wordt zodanig gekozen dat deze, eventueel door het gebruik van scheidingswanden, buiten het gezichtsveld valt van het niet-reizende publiek.

**Art. 14.** De plannen van nieuwe luchthavengebouwen voor passagiers worden, wat de beveiligingsvoorzieningen betreft, goedgekeurd door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart na advies van het betreffend plaatselijk Veiligheidscomité.

Hetzelfde geldt voor de plannen tot wijziging aan bestaande gebouwen of voor de inrichting in het luchthavengebouw van voorzieningen die een invloed kunnen hebben op de beveiliging.

**Art. 15.** De directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart wijst de leden van het personeel tewerkgesteld in luchthavengebouwen aan die, gelet op de aard van hun functie, een bijzondere vorming inzake luchtvaartbeveiliging, georganiseerd door het nationaal comité voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart, dienen te volgen. Hij bepaalt de inhoud en de modaliteiten van deze vorming.

**Art. 16.** De bij dit besluit voorziene inspecties, veiligheids- of toegangskontroles worden uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften en onder de voorwaarden opgelegd door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart. De uitrustingen dienen te voldoen aan de normen goedgekeurd door de directeur-generaal van het Bestuur der Luchtvaart.

**Art. 17.** De maatregelen bedoeld in de artikelen 3 en 4 van dit besluit zijn op de vóór 1 januari 1989 bestaande luchthavengebouwen of gedeelten van gebouwen maar van toepassing vanaf 1 januari 1990.

**Art. 18.** Dit besluit is voorlopig alleen van toepassing op het luchtvaartterrein van Brussel Nationaal.

**Art. 19.** Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Brussel, 21 maart 1990.

J.-L. DEHAENE

**Art. 11.** Les locaux nécessaires sont mis à la disposition des services de sûreté de l'autorité. Ces locaux sont prévus dans les bâtiments où ces services exercent leurs activités principales.

**Art. 12.** Un espace suffisant est mis à la disposition des compagnies aériennes afin de leur permettre de respecter les procédures exigées pour vérifier si tous les propriétaires de bagages qui ont été enregistrés par eux se trouvent également à bord.

**Art. 13.** Le lieu du contrôle de la sûreté est choisi de telle façon qu'il tombe hors du champ visuel du public non-voyageur, en utilisant éventuellement des cloisons de séparation.

**Art. 14.** Les plans des nouveaux bâtiments d'aérogare destinés aux passagers sont, en ce qui concerne les équipements de sûreté, approuvés par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique après avis du Comité local de sûreté concerné.

Il en est de même pour les plans de modification de bâtiments existants ou pour l'aménagement dans l'aérogare d'installations susceptibles d'avoir une influence sur la sûreté.

**Art. 15.** Le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique désigne les membres du personnel travaillant dans les aérogares qui, en raison de la nature de leur fonction, doivent subir une formation spécifique en matière de sûreté aéronautique, organisée par le comité national de sûreté de l'aviation civile. Il détermine le contenu et les modalités de cette formation.

**Art. 16.** Les inspections, contrôles de sûreté et d'accès sont exécutés conformément aux prescriptions et aux conditions imposées par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique. Les équipements doivent satisfaire aux normes, approuvées par le directeur général de l'Administration de l'Aéronautique.

**Art. 17.** Les mesures prévues aux articles 3 et 4 ne sont d'application qu'au 1er janvier 1990 en ce qui concerne les aérogares ou parties d'aérogares existantes au 1er janvier 1989.

**Art. 18.** A titre provisoire, le présent arrêté ne s'applique qu'à l'aérodrome de Bruxelles National.

**Art. 19.** Le présent arrêté en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Bruxelles, le 21 mars 1990.

J.-L. DEHAENE

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN,  
BUITENLANDSE HANDEL  
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N 90 — 828

Akkoord tussen België en Nederland houdende wijziging van de tarieven der loodsgelden, gesloten bij wisseling van nota's gedagtekend te Brussel op 29 en 31 januari 1990

De Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden biedt het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking haar complimenten aan en heeft de eer te verwijzen naar het overleg dat heeft plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en vertegenwoordigers van de Regering van het Koninkrijk België betreffende wijziging van de tarieven der loodsgelden en van de bedragen der loodsvergoedingen voor de Schelde en haar mondingen en voor het Kanaal van Terneuzen.

Tijdens bedoeld overleg zijn, in overeenstemming met artikel 36ter van het Reglement van 20 mei 1843 betreffende het loodswezen op de Schelde, in haar mondingen en op het Kanaal van Terneuzen, zoals dat artikel is ingevoegd op grond van artikel 1, sub B, van de op 12 december 1968 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tot wijziging van eerdergenoemd Reglement, de tarieven der loodsgelden voor de Schelde en haar mondingen en voor het Kanaal van Terneuzen (in Nederlandse munt), zoals vastgesteld bij de notawisseling tussen de Ambassade van het Koninkrijk der Nederlanden en het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking van 22 en 31 oktober 1985, gewijzigd in de tarieven (in Nederlandse Munt), welke zijn vervat in bijlage dezes.

MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES,  
DU COMMERCE EXTERIEUR  
ET DE LA COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F 90 — 828

Accord entre la Belgique et les Pays-Bas portant modification des tarifs des droits de pilotage, conclu par échange de notes datées à Bruxelles les 29 et 31 janvier 1990

L'Ambassade du Royaume des Pays-Bas présente ses compliments au Ministère belge des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement et a l'honneur de se référer aux consultations entre des représentants du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et du Gouvernement du Royaume de Belgique au sujet d'une modification des tarifs des droits de pilotage et des montants des indemnités de pilotage pour l'Escaut et ses embouchures et pour le canal de Terneuzen.

Au cours de ces conversations, les tarifs (en monnaie néerlandaise) des droits de pilotage pour l'Escaut et ses embouchures ainsi que pour le canal de Terneuzen, fixés par l'échange de notes des 22 et 31 octobre 1985 entre l'Ambassade du Royaume des Pays-Bas et le Ministère belge des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement, ont été remplacés par les tarifs (en monnaie néerlandaise) annexés à la présente note, conformément à l'article 36ter que l'article 1er, B, de la convention modifiant le règlement du 20 mai 1843 relatif au pilotage sur l'Escaut, dans les embouchures de ce fleuve et sur le canal de Terneuzen, signée à Bruxelles le 12 décembre 1968, à inséré dans ce règlement.