

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2013/00615]

4 SEPTEMBRE 2013. — Arrêté royal réglant les méthodes et procédures applicables aux activités de surveillance et protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie et arrêtant diverses mesures applicables aux équipes de sécurité maritime

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière, les articles 13.21., 13.22., 13.24., 13.27., 13.31., insérés par la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime;

Vu l'avis 53.345/2 du Conseil d'Etat, donné le 10 juin 2013, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, remplacé par la loi du 2 avril 2003;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE 1^{er}. — Définitions

Article 1^{er}. Pour l'application du présent arrêté, il faut entendre par :

1^o la loi : la loi du 10 avril 1990 réglementant la sécurité privée et particulière;

2^o entreprise de sécurité maritime : entreprise telle que visée à l'article 13.18 de la loi;

3^o agent : personne telle que visée à l'article 13.20, 5^o, de la loi;

4^o dirigeant opérationnel : l'agent désigné par l'entreprise de sécurité maritime pour diriger les autres agents au cours de la mission et qui assure la direction opérationnelle de celle-ci;

5^o équipe de sécurité maritime : équipe qui assure la surveillance, la protection et la sécurité à bord du navire;

6^o activités : activités de surveillance, de protection et de sécurité à bord de navires pour lutter contre la piraterie;

7^o BEST MANAGEMENT PRACTICES, ci-après abrégés « BMP » : les pratiques telles que visées à l'article 2, 1^o, de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution;

8^o zone à risques : zone maritime définie en vertu de l'article 3 de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution;

9^o magasin d'armes : magasin d'armes tel que visé à l'article 8, § 2, alinéa 3, de la loi;

10^o l'administration : la Direction Sécurité privée de la Direction générale Sécurité et Prévention du Service public fédéral Intérieur.

CHAPITRE 2. — Composition d'une équipe de sécurité maritime et répartition des responsabilités entre les agents, le dirigeant opérationnel et le capitaine

Art. 2. L'entreprise de sécurité maritime veille à ce que l'équipe de sécurité maritime soit constituée d'un nombre suffisant de personnes pour pouvoir exécuter correctement la mission de surveillance. Elle tient compte de la nature de la mission, de la nature des risques et des caractéristiques du navire à surveiller. En tout cas, une équipe de sécurité maritime se compose au minimum de trois agents et un dirigeant opérationnel.

Art. 3. Le rôle du dirigeant opérationnel consiste notamment à :

1^o exercer l'autorité, la surveillance et le contrôle sur les membres de l'équipe de sécurité maritime;

2^o assurer le contrôle sur le comportement des équipiers;

3^o être l'intermédiaire entre l'équipe de sécurité maritime et le capitaine pour toute communication, sauf en cas d'extrême urgence;

4^o prendre les mesures opérationnelles nécessaires au bon déroulement de la mission;

5^o être le responsable de la gestion des armes et l'équipement;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2013/00615]

4 SEPTEMBER 2013. — Koninklijk besluit tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, de artikelen 13.21., 13.22., 13.24., 13.27., 13.31., ingevoegd bij de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen betreffende de strijd tegen de maritieme piraterij;

Gelet op advies 53.345/2 van de Raad van State, gegeven op 10 juni 2013, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, vervangen bij de wet van 2 april 2003;

Op de voordracht van Onze Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

HOOFDSTUK 1. — Definities

Artikel 1. Voor de toepassing van dit besluit moet verstaan worden onder :

1^o de wet : de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid;

2^o maritieme veiligheidsonderneming : onderneming zoals bedoeld in artikel 13.18 van de wet;

3^o agent : persoon zoals bedoeld in artikel 13.20, 5^o, van de wet;

4^o operationele leidinggevende : de agent die door de maritieme veiligheidsonderneming wordt aangeduid om de andere agenten te leiden tijdens de opdracht en die de operationele leiding neemt van deze;

5^o maritieme veiligheidsploeg : ploeg die voor het toezicht, de bescherming en veiligheid aan boord van het schip zorgt;

6^o activiteiten : activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij;

7^o BEST MANAGEMENT PRACTICES, hieronder afgekort « BMP » : de praktijken, zoals bedoeld in artikel 2, 1^o van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij betreffende aangelegenheden als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet;

8^o risicozone : zeegebied gedefinieerd krachtens artikel 3 van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij, betreffende aangelegenheden bedoeld in artikel 78 van de Grondwet;

9^o wapenkamer : wapenkamer zoals bedoeld in artikel 8, § 2, derde lid van de wet;

10^o de administratie : de Directie Private Veiligheid bij de algemene Directie Veiligheid en Preventie bij de Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken.

HOOFDSTUK 2. — Samenstelling van een maritieme veiligheidsploeg en verdeling van de verantwoordelijkheden tussen de agenten, de operationele leidinggevende en de kapitein

Art. 2. De maritieme veiligheidsonderneming ziet erop toe dat de maritieme veiligheidsploeg uit voldoende personen is samengesteld om de bewakingsopdracht correct te kunnen uitvoeren. Ze houdt hierbij rekening met de aard van de opdracht, de aard van de risico's en de kenmerken van het te bewaken schip. In elk geval bestaat een maritieme veiligheidsploeg uit minstens drie personeelsleden en één operationele leidinggevende.

Art. 3. De rol van de operationele leidinggevende bestaat in het bijzonder de volgende taken :

1^o uitoefenen van het gezag, toezicht en controle over de leden van de maritieme veiligheidsploeg;

2^o toezien op het gedrag van de ploegleden;

3^o fungeren als tussenpersoon tussen de maritieme veiligheidsploeg en de kapitein voor alle communicatie, behalve in dringende noodsituaties;

4^o nemen van de nodige operationele maatregelen voor het goede verloop van de opdracht;

5^o zorgen voor het beheer van de wapens en de uitrusting;

6° conseiller le capitaine lors des opérations;

7° rendre compte de la situation à l'entreprise de sécurité maritime;

8° s'assurer que les recommandations du BMP, les procédures internes de l'entreprise de sécurité maritime et les dispositions réglementaires applicables sont suivies par son équipe.

Art. 4. § 1^{er}. Les agents exercent leurs activités sous l'autorité du dirigeant opérationnel et obtiennent son accord préalable avant d'entreprendre une quelconque action, sauf en cas d'extrême urgence.

§ 2. Toute décision du dirigeant opérationnel en exécution du présent arrêté, est prise en accord avec le capitaine.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, l'autorisation du capitaine n'est pas requise dans les situations d'extrême urgence. Dans ce cas, le dirigeant opérationnel informe le capitaine dès que possible.

CHAPITRE 3. — *Equiperment et tenue de travail*

Art. 5. Les membres de l'équipe de sécurité maritime portent une tenue de travail uniforme qui est mise à leur disposition par l'entreprise de sécurité maritime. Celle-ci répond aux critères suivants :

1° elle est constituée d'un pantalon noir, d'une veste rouge et de deux brassards jaunes;

2° elle ne comprend pas de pièces, décorations ou éléments qui peuvent porter à confusion avec la tenue de travail de militaires ou agents de la force publique;

3° elle ne peut pas prêter à confusion avec la tenue des membres de l'équipage du navire;

4° elle comporte uniquement le mot « SECURITY » inscrit de manière clairement visible au niveau du dos et éventuellement le nom ou le signe distinctif de l'entreprise de sécurité maritime concernée.

Art. 6. § 1^{er}. Chaque membre de l'équipe de sécurité maritime dispose pour l'exécution de la mission au moins de l'équipement suivant :

1° un gilet pare-balle;

2° un casque avec une protection balistique et muni d'une caméra;

3° une radio VHF (canaux maritimes) et UHF;

4° du matériel de vision pour le jour et la nuit;

5° un gilet de sauvetage, destiné à un adulte en mer.

§ 2. Outre l'équipement visé au § 1^{er}, le dirigeant opérationnel dispose :

1° d'un téléphone satellite;

2° du matériel médical d'urgence nécessaire pour les membres de l'équipe de sécurité maritime.

Art. 7. Les menottes pouvant, moyennant le respect des conditions prévues à l'article 13.27 de la loi, être utilisées par les membres de l'équipe de sécurité maritime, doivent répondre aux conditions suivantes :

1° pouvoir être utilisées tant pour la neutralisation que pour le transfert de la personne retenue;

2° être constituées de métal inoxydable;

3° se composer de deux bracelets reliés l'un à l'autre par un système de charnière;

4° se composer d'anneaux suffisamment espacés pour permettre à l'agent de saisir les menottes par la partie centrale sans refermer les bracelets sur les poignets de la personne menottée;

5° être suffisamment grandes et larges et avoir suffisamment de positions de fermeture pour que tant de petits que de grands poignets puissent être menottés;

6° être déverrouillées avec un clé solide, à l'exclusion d'une clé plate;

7° ne pas présenter d'arrêtes tranchantes ou de parties acérées susceptibles de causer des blessures à la personne retenue ou à l'agent.

6° adviseren van de kapitein bij operaties;

7° verslag uitbrengen over de situatie aan de maritieme veiligheids-onderneming;

8° zich ervan vergewissen dat de aanbevelingen van de BMP, de interne procedures van de maritieme veiligheidsonderneming en de geldende reglementaire bepalingen door zijn ploeg worden nageleefd.

Art. 4. § 1. De agenten oefenen hun activiteiten uit onder het gezag van de operationele leidinggevende en bekomen zijn voorafgaandelijk akkoord alvorens enige actie te ondernemen, behalve in geval van dringende noodsituaties.

§ 2. Elke beslissing van de operationele leidinggevende in uitvoering van dit besluit, wordt genomen in afspraak met de kapitein.

In afwijking van het eerste lid is de machtiging van de kapitein niet vereist in geval van dringende noodsituaties. In dit geval licht de operationeel verantwoordelijke de kapitein zo snel mogelijk in.

HOOFDSTUK 3. — *Uitrusting en werkkledij*

Art. 5. De leden van de maritieme veiligheidsploeg dragen éénavorige werkkledij, ter beschikking gesteld door de maritieme veiligheids-onderneming. Deze voldoet aan volgende criteria :

1° ze bestaat uit een zwarte broek, een rode vest en twee gele armbanden;

2° ze omvat geen kledingstukken, decoraties of elementen bevatten die voor verwarring kunnen zorgen met de werkkledij van militairen of openbare ordehandhavers;

3° ze kan niet tot verwarring leiden met de kledij van de bemanningsleden van het schip;

4° ze vermeldt enkel het woord « SECURITY » op duidelijk zichtbare wijze op de rug en eventueel de naam en het kenteken van de desbetreffende maritieme veiligheidsonderneming.

Art. 6. § 1. Elk lid van de maritieme veiligheidsploeg beschikt voor de uitvoering van de opdracht over minstens de volgende uitrusting :

1° een kogelvrij vest;

2° een helm met een ballistische bescherming en een camera;

3° een radio VHF (zeekanal) en UHF;

4° visueel materieel voor overdag en 's nachts;

5° een reddingsvest, bestemd voor een volwassene op zee.

§ 2. De operationele leidinggevende beschikt, benevens de uitrusting, bedoeld in § 1, over :

1° een satelliettelefoon;

2° noodzakelijk medisch urgentiematerieel voor de leden van de maritieme veiligheidsploeg.

Art. 7. De boeien die, mits naleving van de voorwaarden voorzien in artikel 13.27 van de wet, door de leden van de maritieme veiligheidsploeg gebruikt mogen worden, moeten voldoen aan de volgende voorwaarden :

1° gebruikt kunnen worden voor zowel het neutraliseren als het verplaatsen van de aangehouden persoon;

2° uit roestvrij metaal vervaardigd zijn;

3° bestaan uit twee armbanden die met mekaar verbonden zijn door een scharniersysteem;

4° over voldoende afstand beschikken tussen de ringen zodat de agent de handboeien in het midden kan vastnemen zonder dat de boeien zich sluiten rond de polsen van de geboeide persoon;

5° groot en ruim genoeg zijn en voldoende sluitingsposities hebben zodat zowel grote als kleine polsmaten kunnen worden geboeid;

6° ontgrendeld worden met een stevige sleutel, met uitsluiting van een platte sleutel;

7° geen scherpe boorden of delen vertonen die de aangehouden persoon of de agent kunnen kwetsen.

CHAPITRE 4. — *Procédures à suivre avant l'embarquement*

Art. 8. § 1^{er}. L'entreprise de sécurité maritime remet un manuel de procédure, adapté au type de mission et tenant compte du type de navire, à chaque membre de l'équipe de sécurité maritime avant l'embarquement.

§ 2. Le manuel de procédures, visé au § 1^{er}, doit être élaboré en conformité avec les réglementations applicables pour l'exécution de la mission, particulièrement avec la loi et le présent arrêté d'exécution, ainsi qu'avec les BMP. Les principes sur lesquels sont basés les procédures décrites dans le manuel, sont les suivants :

1. En première instance, la mission vise à prévenir les situations dangereuses. C'est pourquoi les situations suspectes doivent être identifiées et signalées le plus tôt possible.

2. Une attaque contre le navire à surveiller doit, dans la mesure du possible, être évitée. C'est pourquoi la procédure est axée sur la dissuasion et l'utilisation maximale de signaux d'avertissement.

3. A chaque stade de la procédure, il faut opter pour la forme de réponse qui engendrera le moins de dégâts aux biens et aux personnes. L'usage de la force est ainsi limité à ce qui, dans la situation donnée, est strictement nécessaire et est, en tout cas, proportionnel à la menace exercée. L'usage de la force doit être conforme à ce qui est prévu selon le droit belge en matière de légitime défense.

Chaque membre de l'équipe de sécurité maritime est tenu de porter assistance et secours aux personnes en danger. Il ne peut adopter de comportement constitutif en droit belge d'une abstention coupable.

§ 3. Le manuel de procédures, visé au § 1^{er}, comprend au minimum les informations suivantes :

1. une description de l'équipement dont disposera l'équipe de sécurité maritime;

2. une description des tâches, compétences et devoirs des membres de l'équipe de sécurité maritime;

3. les règles relatives à la gestion de l'armement;

4. une description des méthodes actuelles utilisées par les pirates;

5. une description des critères pour déterminer si un navire peut être considéré comme suspect ou si une action entreprise par un navire peut être considérée comme suspecte;

6. les procédures à suivre lors de la veille, de l'approche d'un navire suspect et en cas d'attaque;

7. la procédure à suivre en cas d'intervention de forces militaires;

8. les règles à suivre lorsque des exercices sont organisés à bord du navire dans le cadre de la mission;

9. une liste avec les données de contact des personnes ou instances que l'équipe de sécurité maritime sera le cas échéant amenée à contacter;

10. les procédures relatives aux rapports à transmettre;

11. la procédure d'assistance aux personnes à bord du navire surveillé;

12. la procédure d'assistance à mettre en œuvre lorsque, par l'intervention de l'équipe de sécurité maritime, des parties vitales d'un autre navire sont touchées ou si des personnes à bord de cet autre navire sont blessées.

Art. 9. Avant l'embarquement sur le navire, le dirigeant opérationnel entreprend les démarches suivantes :

1° il informe les agents des procédures contenues dans le manuel visé à l'article 8 et leur demande ensuite de signer un document dans lequel ils déclarent connaître et avoir compris les procédures y contenues;

2° il vérifie que l'équipement et l'armement à prendre à bord sont en bon état de fonctionnement;

3° il organise, en conformité avec les dispositions réglementaires en vigueur, l'entraînement de l'équipe de sécurité maritime, notamment au maniement des armes et au tir.

HOOFDSTUK 4. — *Procedures vóór de inscheping*

Art. 8. § 1. Vóór de inscheping bezorgt de maritieme veiligheidsonderneming aan elk lid van de maritieme veiligheidsploeg een procedurehandleiding aangepast aan het soort opdracht en rekening houdend met het soort schip.

§ 2. De procedurehandleiding, bedoeld in § 1, moet worden opgesteld in overeenstemming met de regelgevingen die voor de uitvoering van de opdracht gelden, in het bijzonder met de wet en dit uitvoeringsbesluit, alsook met de BMP. De principes waarop de in de handleiding beschreven procedures gebaseerd zijn, zijn de volgende :

De opdracht is er in eerste instantie op gericht gevaarsituaties te voorkomen. Daarom moeten verdachte situaties zo vroeg mogelijk worden herkend en signaleerd.

Een aanval op het te bewaken schip dient zo mogelijk te worden voorkomen. Daarom is de procedure gericht op afschrikking en het maximaal gebruik van verwittigingssignalen.

In elk stadium van de procedure wordt gekozen voor deze vorm van respons die zo min mogelijk schade toebrengt aan goederen en personen. Daarbij is het gebruik van geweld beperkt tot wat in de gegeven situatie strikt noodzakelijk is en is in ieder geval evenredig met de uitgeoefende dreiging. Het gebruik van geweld moet in overeenstemming zijn met hetgeen volgens Belgisch recht voorzien is inzake wettige verdediging.

4. Elk lid van de maritieme veiligheidsploeg is ertoe gehouden bijstand en hulp te bieden aan personen in gevaar. Hij mag geen houding aannemen dewelke een schuldig verzuim uitmaakt.

§ 3. De procedurehandleiding, bedoeld in § 1, bevat minstens de volgende informatie :

1. een beschrijving van de uitrusting waarover de maritieme veiligheidsploeg zal beschikken;

2. een beschrijving van de taken, bevoegdheden en plichten van de leden van de maritieme veiligheidsploeg;

3. de regels betreffende het beheer van de wapens;

4. een beschrijving van de methodes die de piraten actueel gebruiken;

5. een beschrijving van de criteria om te bepalen of een schip als verdacht kan beschouwd worden dan wel of een actie vanop een schip als verdacht kan beschouwd worden;

6. de procedures die gevolgd moeten worden bij het waken, bij het naderen van een verdacht schip en bij een aanval;

7. de procedure die gevolgd moet worden in geval van interventie van militairen;

8. de regels die gevolgd moeten worden wanneer aan boord van het schip oefeningen georganiseerd worden in het kader van de opdracht;

9. een lijst met de contactgegevens van de personen of instanties die de maritieme veiligheidsploeg, indien nodig, moet contacteren;

10. de procedures betreffende de te bezorgen verslagen;

11. de procedure inzake bijstand aan de personen aan boord van het bewaakte schip;

de bijstandsprocedure wanneer door de interventie van de maritieme veiligheidsploeg belangrijke onderdelen van een ander schip geraakt worden of als personen aan boord van dat andere schip gewond zijn.

Art. 9. Vóór het aan boord gaan neemt de operationele leidinggevende volgende stappen :

1° hij informeert de agenten over de procedures opgenomen in het artikel 8 bedoelde handleiding en hij vraagt hen daarna om een document te ondertekenen waarbij zij verklaren de er in opgenomen procedures te kennen en begrepen te hebben;

2° hij controleert dat de uitrusting en de wapens die mee aan boord genomen moeten worden, goed functioneren;

3° hij organiseert de training van de maritieme veiligheidsploeg, in overeenstemming met de geldende reglementaire bepalingen, in het bijzonder wat het gebruik van de wapens en het schieten betreft.

CHAPITRE 5. — *Déroulement de la mission à partir de l'embarquement et avant l'entrée dans la zone à risques*

Art. 10. Au plus tard au moment de l'embarquement, le dirigeant opérationnel remet aux agents leur carte d'identification ou les documents qui sont, conformément à la loi, jugés équivalents.

Art. 11. Le dirigeant opérationnel procède aux démarches suivantes :

1° il effectue une reconnaissance du navire, s'informe auprès du capitaine ou de son délégué de l'équipement et des moyens préventifs pouvant être utilisés pour l'exercice des activités;

2° il informe le capitaine des procédures qui seront suivies par l'équipe de sécurité maritime et convient avec lui de la manière dont l'alerte piraterie sera le cas échéant donnée;

3° il procède à une évaluation des risques spécifique à la situation;

4° il informe, s'il en reçoit la demande du capitaine, les membres de l'équipage, des procédures qu'ils ont besoin de connaître concernant les activités de l'équipe de sécurité maritime;

5° il veille à ce qu'un panneau signalant la présence d'agents de sécurité maritime armés à bord du navire, soit apposé sur le navire et soit visible des pirates en cas d'attaque ou de tentative d'attaque.

Art. 12. Avant l'entrée dans la zone à risques, le dirigeant opérationnel organise un ou plusieurs exercices pour les membres de l'équipe de sécurité maritime auxquels peuvent participer des membres de l'équipage.

CHAPITRE 6. — *Déroulement de la mission à partir de l'entrée dans la zone à risque et règles spécifiques relatives à l'utilisation de la force*

Art. 13. A partir de l'entrée dans la zone à risques, la mission se déroule selon les phases suivantes :

1° phase de la veille préventive : l'équipe de sécurité maritime exerce une surveillance afin de repérer tout navire pouvant constituer une menace de piraterie;

2° phase du repérage et de l'approche d'un navire suspect : l'équipe de sécurité maritime a détecté un navire ayant probablement l'intention de commettre des actes de piraterie;

3° phase de l'attaque : l'équipe de sécurité maritime constate que le navire en approche a effectivement l'intention de commettre des actes de piraterie.

Section 1^{re} — Phase de la veille préventive

Art. 14. A partir de l'entrée dans la zone à risques, le dirigeant opérationnel prend les mesures nécessaires pour que, selon les risques identifiés, le nombre de veilleurs, la rotation de ceux-ci et les moyens mis à disposition soient suffisants. Il détermine également la position des agents afin de garantir une veille optimale.

Art. 15. Le dirigeant opérationnel vérifie que tous les membres de l'équipe de sécurité maritime portent systématiquement l'entièreté de leur équipement lorsqu'il sont en service et que celui-ci est en bon état de fonctionnement.

Art. 16. Le dirigeant opérationnel veille à ce que chaque agent qui débute sa veille soit informé de tous les éléments nécessaires pour accomplir sa tâche.

Section 2. — Phase du repérage et de l'approche d'un navire suspect

Art. 17. Les agents avertissent immédiatement le dirigeant opérationnel dès qu'un navire suspect a été repéré.

Si le dirigeant opérationnel confirme la nature suspecte du navire, il alerte immédiatement le capitaine ainsi que les membres de l'équipage si le capitaine en fait la demande.

Art. 18. Dès l'instant où un navire suspect est repéré et jusqu'à la fin de la menace, :

1° toutes les conversations auxquelles participe un membre de l'équipe de sécurité maritime sont enregistrées;

2° les caméras dont sont équipés les casques des membres de l'équipe de sécurité maritime en vertu de l'article 6 sont mises en mode enregistrement et les images sont enregistrées.

HOOFDSTUK 5. — *Verloop van de opdracht vanaf het inschepen en vóór het binnenvaren van de risicozone*

Art. 10. Ten laatste op het ogenblik van de inscheping overhandigt de operationele leidinggevende aan de agenten hun identificatiekaart of de documenten die overeenkomstig de wet gelijkwaardig geacht wordt.

Art. 11. De operationele leidinggevende neemt de volgende stappen :

1° hij verkent het schip, wint bij de kapitein of zijn afgevaardigde informatie in over de uitrusting en de preventieve middelen die voor de uitoefening van de activiteiten gebruikt kunnen worden;

2° hij informeert de kapitein over de procedures die gevolgd zullen worden door de maritieme veiligheidsploeg en bespreekt met hem de wijze waarop, in geval van piraterij, alarm geslagen zal worden;

3° hij evalueert de risico's eigen aan de situatie;

4° hij informeert, op verzoek van de kapitein, de bemanningsleden over de procedures die zij moeten kennen i.v.m. de activiteiten van de maritieme veiligheidsploeg;

5° hij zorgt ervoor dat een paneel dat de aanwezigheid van gewapende maritieme veiligheidsagenten op het schip aanduidt, op het schip wordt aangebracht en dat deze zichtbaar is voor de piraten in geval van een aanval of een aanvalspoging.

Art. 12. Vóór het binnenvaren van de risicozone organiseert de operationele leidinggevende één of meerdere oefeningen voor de leden van de maritieme veiligheidsploeg, waaraan ook de bemanningsleden kunnen deelnemen.

HOOFDSTUK 6. — *Verloop van de opdracht vanaf het binnenvaren van de risicozone en specifieke regels betreffende het gebruik van geweld*

Art. 13. Vanaf het binnenvaren van de risicozone verloopt de opdracht in volgende fasen :

1° preventieve waakfase : de maritieme veiligheidsploeg waakt teneinde elk schip dat een bedreiging van piraterij kan vormen op te sporen;

2° ontdekking en nadering van een verdacht schip : de maritieme veiligheidsploeg heeft een schip ontdekt dat waarschijnlijk daden van piraterij beoogt;

3° aanvalsfase : de maritieme veiligheidsploeg stelt vast dat het naderende schip inderdaad van plan is om daden van piraterij te plegen.

Afdeling 1. — Preventieve waakfase

Art. 14. Vanaf het binnenvaren van de risicozone neemt de operationele leidinggevende de nodige maatregelen opdat, volgens de waargenomen risico's, het aantal wakers, hun rotatie en de middelen die ter beschikking werden gesteld voldoende zijn. Hij bepaalt eveneens de positie van de personeelsleden teneinde een optimale waak te verzekeren.

Art. 15. De operationele leidinggevende controleert dat alle leden van de maritieme veiligheidsploeg systematisch hun volledige uitrusting dragen wanneer zij in dienst zijn en dat die uitrusting in goede staat is.

Art. 16. De operationele leidinggevende zorgt ervoor dat elk agent dat zijn waak aanvangt, op de hoogte wordt gebracht van alle elementen die nodig zijn om zijn taak uit te voeren.

Afdeling 2. — Ontdekking en nadering van een verdacht schip

Art. 17. De agenten verwittigen onmiddellijk de operationele leidinggevende, zodra een verdacht schip ontdekt werd.

Indien de operationele leidinggevende de verdachte aard van het schip bevestigt, licht hij onmiddellijk de kapitein in en, zo de kapitein hiertoe verzoekt, tevens de bemanningsleden.

Art. 18. Vanaf het ogenblik dat een verdacht schip wordt ontdekt, worden, en dit tot het einde van de bedreiging :

1° alle gesprekken waaraan een lid van de maritieme veiligheidsploeg deelneemt, geregistreerd;

2° de camera's waarmee de helmen van de leden van de maritieme veiligheidsploeg uitgerust zijn krachtens artikel 6, in opnamemodus gezet en worden de beelden geregistreerd.

Art. 19. L'alarme piraterie à l'attention de l'entièreté de l'équipage est déclenchée selon les modalités convenues avec le capitaine.

Le dirigeant opérationnel s'assure que tous les accès sont sécurisés selon ce qui a été convenu avec le capitaine et que les mesures nécessaires ont été prises pour assurer la sécurité de l'équipage et des personnes à bord.

Art. 20. L'équipe de sécurité maritime donne des avertissements sonores et ensuite, si nécessaire, des avertissements visuels afin de prévenir l'équipage du navire suspect qu'ils ont été repérés et que, dans le cas où une attaque aurait lieu, il y aura une réaction.

Si la menace ne cesse pas et que le navire suspect approche malgré le procédé visé à l'alinéa précédent, l'équipe de sécurité maritime procède à des tirs de semonce. Ces tirs sont successivement dirigés uniquement vers le ciel et vers l'avant du navire suspect.

Section 3. — Phase de l'attaque

Art. 21. Si les procédés visés à l'article précédent ne permettent pas d'écarter la menace, l'équipe de sécurité maritime pourra tirer dans la coque ou le moteur afin d'arrêter l'attaque, en veillant à ne pas tirer sur les personnes à bord du navire attaquant.

Art. 22. En ultime recours et après que la procédure prévue aux articles 20 à 21 inclus ait été suivie, les membres de l'équipe de sécurité maritime peuvent utiliser la force à l'encontre de personnes qui mettent manifestement en danger l'intégrité physique de l'équipage du navire surveillé ou de l'équipe de sécurité maritime.

Section 4. — Dispositions communes pour les phases du repérage, de l'approche du navire suspect et de l'attaque

Art. 23. Si la situation se développe de telle manière que l'exécution de toutes les étapes de la procédure telle que décrite aux articles 20 à 22 inclus n'est pas possible en raison d'un danger imminent, il peut être décidé de ne pas exécuter certaines étapes.

Section 5. — Règles spécifiques relatives à la rétention

Art. 24. Toute rétention est mentionnée dans le journal de bord visé à l'article 13.29. de la loi.

Art. 25. Les membres de l'équipe de sécurité maritime ne peuvent utiliser d'autres moyens d'entrave que des menottes lorsqu'ils procèdent à la rétention d'une personne.

Art. 26. Lorsque les membres de l'équipe de sécurité maritime surveillent une personne que le capitaine a décidé de retenir et que celle-ci se trouve dans un lieu fermé, ils lui ôtent les menottes si la sécurité à bord du navire le permet.

Art. 27. Les membres de l'équipe de sécurité maritime traitent les personnes retenues dans le respect de leurs droits fondamentaux et de leur dignité.

Toute personne retenue a le droit de recevoir, pendant toute la durée de la rétention, des soins médicaux, une quantité suffisante d'eau potable et de nourriture. Elle a le droit d'utiliser des sanitaires.

Section 6. — Procédure à suivre à la fin d'un incident

Art. 28. En application de l'article 13.31. de la loi et sans préjudice de l'article 5 de la loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures pour la lutte contre la piraterie maritime, concernant des matières visées à l'article 78 de la Constitution, tout incident au cours duquel les agents ont utilisé des armes à feu ou ont trouvé des personnes soupçonnées de participer à des faits de piraterie, ou au cours duquel le navire a été attaqué par des pirates, sera communiqué sans délai à l'administration par mail à l'adresse maritimesecurity.report@ibz.fgov.be au moyen du formulaire joint en annexe 1^{re}.

Art. 29. Le rapport d'incidents est rédigé dans une des langues nationales.

Par dérogation à l'alinéa 1^{er}, le rapport peut être rédigé en anglais lorsque le dirigeant opérationnel ou le capitaine ne maîtrise aucune des langues nationales.

Art. 19. Het piraterijalarm voor de ganse bemanning wordt afgekondigd volgens de met de kapitein overeengekomen modaliteiten.

De operationele leidinggevende vergewist zich ervan dat alle toegangen beveiligd zijn zoals met de kapitein werd overeengekomen en dat de nodige maatregelen werden genomen om de veiligheid van de bemanning en de personen aan boord te verzekeren.

Art. 20. De maritieme veiligheidsploeg geeft geluidswaarschuwingen en daarna, indien nodig, visuele waarschuwingen teneinde de bemanning van het verdacht schip te verwittigen dat zij ontdekt werden en dat, indien er tot een aanval zou worden overgegaan, er zal op gereageerd worden.

Indien de bedreiging niet stopt en het verdachte schip toch nadert ondanks de in het vorige lid vermelde werkwijze, gaat de maritieme veiligheidsploeg over tot het afvuren van waarschuwingsschoten. Deze schoten zijn achtereenvolgens enkel gericht in de lucht en voor de boeg van het verdachte schip.

Afdeling 3. — Aanvalsfase

Art. 21. Indien de technieken bedoeld in het vorig artikel niet toelaten de bedreiging af te wenden, mag de maritieme veiligheidsploeg naar de romp of de motor schieten teneinde de aanval te stoppen. Er moet wel over gewaakt om niet te schieten op personen aan boord van het aanvallende schip.

Art. 22. Als laatste middel en nadat de in de artikelen 20 tot en met 21 vermelde procedure gevolgd werd, mogen de leden van de maritieme veiligheidsploeg tegen personen, die onmiskenbaar de fysieke integriteit van de bemanning van de bewaakte boot of van de maritieme veiligheidsploeg in gevaar brengen, geweld uitoefenen.

Afdeling 4. — Gemeenschappelijke bepalingen voor de fasen van het ontdekken, het naderen van het verdachte schip en de aanval

Art. 23. Indien de situatie zodanig evolueert dat de uitvoering van alle fasen van de in de artikelen 20 tot en met 22 vermelde procedure, niet mogelijk is wegens een dreigend gevaar, kan besloten worden om bepaalde fasen niet uit te voeren.

Afdeling 5. — Specifieke regels betreffende de vatting

Art. 24. Elke vatting wordt vermeld in het logboek bedoeld in artikel 13.29. van de wet.

Art. 25. Bij de vatting van een persoon mogen de leden van de maritieme veiligheidsploeg geen andere boeimiddelen gebruiken dan handboeien.

Art. 26. Wanneer de leden van de maritieme veiligheidsploeg een persoon bewaken van wie de kapitein besloten heeft deze te vatten en wanneer die persoon zich in een gesloten ruimte bevindt, worden, indien de veiligheid op het schip dit toelaat, de handboeien verwijderd.

Art. 27. De leden van de maritieme veiligheidsploeg behandelen de gevatte personen met naleving van hun fundamentele rechten en hun waardigheid.

Iedere gevatte persoon heeft het recht om, tijdens de volledige duur van de vatting, medische verzorging en een voldoende hoeveelheid water en voedsel te krijgen. Hij heeft het recht om sanitaire installaties te gebruiken.

Afdeling 6. — Procedure die gevolgd moet worden op het einde van een incident

Art. 28. In toepassing van artikel 13.31 van de wet en onverminderd artikel 5 van de wet van 16 januari 2013 houdende diverse maatregelen voor de bestrijding van maritieme piraterij, betreffende aangelegenheden bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, zal ieder incident waarbij de agenten vuurwapens hebben gebruikt of personen gevonden hebben die verdacht worden van deelname aan daden van piraterij of waarbij het schip door piraten werd aangevallen, onverwijld aan de administratie gerapporteerd worden via het volgende e-mailadres maritimesecurity.report@ibz.fgov.be aan de hand van het formulier gevoegd in bijlage 1.

Art. 29. Het incidentenrapport wordt opgesteld in één van de nationale talen.

In afwijking van het eerste lid, kan het incidentenrapport in het Engels worden opgesteld indien de operationele leidinggevende of de kapitein geen enkele van de landstalen beheerst.

Art. 30. Le rapport d'incidents doit être contresigné par le capitaine.

Art. 31. Dans les cas visés à l'article 28 du présent arrêté et sans préjudice de la compétence du capitaine, le dirigeant opérationnel préserve et récolte immédiatement tous les éléments de preuve concernant l'incident, notamment les images vidéo et les enregistrements sonores.

CHAPITRE 7. — Règles spécifiques relatives aux armes

Art. 32. Le magasin d'armes est un ou plusieurs coffres de transport sécurisés contenant les armes et les munitions nécessaires à la mission de sécurité maritime à bord d'un navire.

Les armes conservées dans ce coffre sont déchargées.

Art. 33. § 1^{er}. Le magasin d'armes demeure sous la surveillance du dirigeant opérationnel du moment où il quitte le lieu de stockage du pays d'embarquement jusqu'à ce qu'il arrive au lieu de stockage du pays de débarquement.

§ 2. Le dirigeant opérationnel fait un inventaire journalier de toutes les munitions et de toutes les armes conservées dans le magasin d'armes et note tout enlèvement d'arme du magasin d'armes ainsi que tout remplacement d'arme dans le magasin d'armes conformément à ce qui a été prévu en exécution de l'article 13.29 de la loi. Il veille à ce que les armes dans le magasin d'armes correspondent à ce qui est mentionné dans le journal de bord visé à l'article 13.29. de la loi.

Art. 34. Ne peuvent être conservées dans ce magasin d'armes que les armes qui appartiennent à l'entreprise de sécurité maritime.

Art. 35. A bord du navire, le magasin d'armes ne peut être ouvert que par le dirigeant opérationnel ou par son remplaçant en cas d'empêchement.

Art. 36. Les armes et les munitions qui ne sont pas utilisées pendant la veille sont conservées à tout moment dans le magasin d'armes.

Art. 37. L'équipe de sécurité maritime ne peut porter ses armes que lorsque le navire, à bord duquel elle exerce sa mission, se trouve dans la zone à risques.

Art. 38. Seuls les membres de l'équipe de sécurité maritime peuvent manipuler les armes.

Art. 39. Le dirigeant opérationnel veille à ce que les armes soient régulièrement entretenues pendant la mission et qu'elles soient en état de fonctionner correctement.

Art. 40. Chaque membre de l'équipe est responsable de chaque arme qui lui est attribuée à bord du navire sur lequel il exerce sa mission.

Art. 41. Pendant la phase de veille visée aux articles 14 à 16 inclus du présent arrêté, les armes ne sont pas chambrées.

Art. 42. Pendant les phases visées aux articles 17 à 22 inclus, les armes peuvent être chambrées.

CHAPITRE 8. — Procédure à suivre en fin de mission

Art. 43. Chaque membre de l'équipe de sécurité maritime doit remettre, à la fin de chaque mission, sa carte d'identification au dirigeant opérationnel qui la transmet pour conservation à l'entreprise de sécurité maritime.

Art. 44. A la fin de chaque mission, le dirigeant opérationnel veille à ce que les armes soient débarquées et transportées vers le lieu de stockage du pays de débarquement conformément à la réglementation en vigueur.

Art. 45. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté

Donné à Bruxelles, le 4 septembre 2013.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Art. 30. Het incidentenrapport moet tegengetekend zijn door de kapitein.

Art. 31. In de gevallen bedoeld in artikel 28 van dit besluit en onverminderd de bevoegdheid van de kapitein, vrijwaart en verzamelt de operationele leidinggevende onmiddellijk alle bewijselementen van het incident verzamelen, in het bijzonder de videobeelden en de geluidsopnames.

HOOFDSTUK 7. — Specifieke regels met betrekking tot wapens

Art. 32. De wapenkamer is één of meerdere beveiligde vervoerskoffers met daarin de wapens en munitie noodzakelijk voor de maritieme veiligheidsopdracht aan boord van een schip.

De wapens die bewaard worden in deze koffer, zijn niet geladen.

Art. 33. § 1^{er}. De wapenkamer blijft onder het toezicht van de operationele leidinggevende vanaf het tijdstip waarop hij de opslagplaats van het land van inscheeping verlaat tot hij aankomt op de opslagplaats van het land van ontscheeping.

§ 2. De operationele leidinggevende maakt een dagelijkse inventaris van alle munitie en wapens bewaard in de wapenkamer en noteert elke wegneming van wapen uit de wapenkamer alsook elke terugplaatsing van wapen conform wat bepaald werd in uitvoering van artikel 13.29 van de wet. Hij ziet erop toe dat de wapens in de wapenkamer overeenstemmen met wat vermeld staat in het logboek bedoeld in artikel 13.29. van de wet.

Art. 34. In deze wapenkamer mogen alleen de wapens bewaard worden die toebehoren aan de maritieme veiligheidsonderneming.

Art. 35. Aan boord van het schip mag de wapenkamer alleen worden geopend door de operationele leidinggevende of, ingeval van verhindering, zijn vervanger.

Art. 36. De wapens en de munitie die niet worden gebruikt bij de wacht, worden ten allen tijde in de wapenkamer bewaard.

Art. 37. De maritieme bewakingsploeg mag zijn wapens alleen dragen wanneer het schip waarop hij zijn opdracht uitoefent, zich in de risicozone bevindt.

Art. 38. Alleen de leden van de maritieme bewakingsploeg mogen de wapens manipuleren.

Art. 39. De operationele leidinggevende ziet erop toe dat de wapens tijdens de opdracht regelmatig worden onderhouden en dat ze goed werken.

Art. 40. Elk lid van de ploeg is verantwoordelijk voor elk wapen dat hem werd toegekend aan boord van het schip waarop hij zijn opdracht uitoefent.

Art. 41. Tijdens de wacht bedoeld in de artikels 14 tot en met 16 van dit besluit worden de wapens niet geladen.

Art. 42. Tijdens de fasen zoals bedoeld in de artikels 17 tot en met 22, mogen de wapens worden geladen.

HOOFDSTUK 8. — Procedure die gevolgd moet worden na de opdracht

Art. 43. Na elke opdracht moet elk lid van de maritieme veiligheidsploeg zijn identificatiekaart teruggeven aan de operationele leidinggevende, die de kaart voor bewaring aflevert aan de maritieme veiligheidsonderneming.

Art. 44. Na elke opdracht zorgt de operationele leidinggevende ervoor dat de wapens ontscheept en naar de opslagplaats van het land van ontscheeping vervoerd worden in overeenstemming met de geldende regelgeving.

Art. 45. Onze Minister van Binnenlandse Zaken is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 4 september 2013.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

Annexe

RAPPORT D'INCIDENT1. INFORMATIONS GENERALES

Nom de l'entreprise qui exerce les activités de sécurité maritime :	
Nom et adresse du propriétaire du navire ou de l'exploitant inscrit :	
Nom du navire :	
Numéro d'identification IMO (International Maritime Organization) du navire :	
Indicatif d'appel du navire :	
Type de navire :	
Nom du capitaine :	
Date et endroit d'embarquement de l'équipe de sécurité maritime :	Le (jj/mm/aaa) à
Route du navire (description ou renvoi vers une carte en annexe sur laquelle la route est tracée) :	
Date et endroit de débarquement de l'équipe de sécurité maritime prévus :	Le (jj/mm/aaa) à

2. COMPOSITION DE L'EQUIPE DE SECURITE MARITIME

Nom et prénom du dirigeant opérationnel :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	
Nom et prénom de l'agent :	

3. DESCRIPTION DES FAITS

Date des faits :	
Heure des faits :	
Localisation du navire au moment des faits (description ou renvoi vers une carte en annexe sur laquelle le lieu des faits est indiqué) :	
Description précise des faits (déroulement, référence des armes utilisées, nombre de personnes trouvées à bord, endroit du navire où les personnes soupçonnées de piraterie ont été découvertes, ...) :	
Description des éventuels dommages corporels et matériels consécutifs à l'incident :	
Les mesures prises dans le cadre de leurs compétences par le capitaine, le dirigeant opérationnel et/ou l'entreprise :	
Nom et coordonnées du membre du personnel de l'entreprise qui peut être contacté par les autorités suite aux faits :	

4. ANNEXES

.....
Vu pour être annexé à Notre arrêté du 4 septembre 2013 réglant les méthodes et procédures applicables aux activités de surveillance et protection à bord de navires pour lutter contre la piraterie et arrêtant diverses mesures applicables aux équipes de sécurité maritime.

PHILIPPE

Par le Roi :

La Ministre de l'Intérieur,
Mme J. MILQUET

Bijlage

INCIDENTENVERSLAG1. ALGEMENE INFORMATIE

Naam van de onderneming die de activiteiten van maritieme beveiliging uitoefent :	
Naam en adres van de geregistreerde eigenaar of exploitant van het schip :	
Naam van het schip :	
Identificatienummer IMO (International Maritime Organization) van het schip :	
Roepleetters van het schip :	
Type schip :	
Naam van de kapitein :	
Datum en plaats van inscheeping van de maritieme veiligheidsploeg :	Op (dag/maand/jaar) om
Route van het schip (beschrijving of verwijzing naar een kaart in bijlage waarop de route is uitgestippeld) :	
Voorziene datum en plaats van uitscheeping van de maritieme veiligheidsploeg :	Op (dag/maand/jaar) om

2. SAMENSTELLING VAN DE MARITIEME BEWAKINGSPLOEG

Naam en voornaam van de operationele leidinggevende :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	
Naam en voornaam van de agent :	

3. BESCHRIJVING VAN DE FEITEN

Datum van de feiten :	
Uur van de feiten :	
Lokalisatie van het schip op het moment van de feiten (beschrijving of verwijzing naar een kaart in bijlage waarop de plaats van de feiten is aangeduid) :	
Nauwkeurige beschrijving van de feiten (verloop, referenties van de gebruikte wapens, aantal personen die aan boord werden aangetroffen, plaats op het schip waar de personen verdacht van piraterij werden aangetroffen,...) :	
Beschrijving van de eventuele lichamelijke en materiële schade voortvloeiend uit het incident :	
De maatregelen die genomen werden in het kader van hun bevoegdheden door de kapitein, de operationele leidinggevende en/of de onderneming :	
Naam en contactgegevens van het personeelslid van de maritieme veiligheidsonderneming die door de autoriteiten kan gecontacteerd worden naar aanleiding van de feiten :	

4. BIJLAGEN

.....

Gezien om te worden gevoegd bij ons besluit van 4 september 2013 tot regeling van de methodes en procedures van toepassing op de activiteiten van toezicht, bescherming en veiligheid aan boord van schepen om te strijden tegen piraterij, en tot vaststelling van verscheidene maatregelen die gelden voor de maritieme veiligheidsploegen.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Binnenlandse Zaken,
Mevr. J. MILQUET

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2013/14552]

30 AOÛT 2013. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 6 novembre 2010 relatif à la fixation des redevances liées à l'immatriculation de véhicules. — Erratum

Au *Moniteur belge* n° 254 du 30 août 2013, 3^e édition, page 60270, n° 2013/14445, dans la version française de l'article 1^{er}, les mots « 10 novembre 2010 » sont remplacés par les mots « 6 novembre 2010 ».

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2013/14552]

30 AUGUSTUS 2013. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 6 november 2010 betreffende de vaststelling van de vergoedingen verbonden aan de inschrijving van voertuigen. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* nr. 254 van 30 augustus 2013, 3e editie, bladzijde 60270, nr. 2013/14445, worden in de Franse tekst van artikel 1 de woorden « 10 novembre 2010 » vervangen door de woorden « 6 novembre 2010 ».

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2013/14555]

17 SEPTEMBRE 2013. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel n° A/98007/50A du 27 avril 1999 concernant les dispositifs de sécurité aux passages à niveau sur la ligne ferroviaire n° 50A

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

Vu la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et règlements de police sur les chemins de fer, l'article 2, interprété par la loi du 11 mars 1866 ;

Vu la loi du 23 juillet 1926 relative à la S.N.C.B. Holding et à ses sociétés liées, l'article 17, remplacé par la loi du 1^{er} août 1960 et modifié par l'arrêté royal du 18 octobre 2004 ;

Vu la loi relative à la police de la circulation routière coordonnée le 16 mars 1968, l'article 1^{er}, alinéa 1^{er} ;

Vu l'arrêté ministériel n° A/98007/50A du 27 avril 1999 ;

Considérant que l'arrêté ministériel mentionné ci-dessus fixe les dispositifs de sécurité, entre autres, du passage à niveau n° 50 sur la ligne ferroviaire n° 50A Gand – Ostende, situé à Beernem, à la hauteur de la borne kilométrique 83.865 ;

Considérant que le passage à niveau n° 50 sur la ligne ferroviaire n° 50A Gand – Ostende, situé à Beernem, est supprimé,

Arrête :

Article unique. L'arrêté ministériel n° A/98007/50A du 27 avril 1999 est abrogé en ce qui concerne les dispositions relatives au passage à niveau n° 50.

Bruxelles, le 17 septembre 2013.

M. WATHELET

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2013/14555]

17 SEPTEMBER 2013. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit nr. A/98007/50A van 27 april 1999 met betrekking tot de veiligheidsinrichtingen aan de overwegen op de spoorlijn nr. 50A

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,

Gelet op de wet van 12 april 1835 betreffende het tolgeld en de reglementen van de spoorwegpolitie, artikel 2, geïnterpreteerd bij de wet van 11 maart 1866;

Gelet op de wet van 23 juli 1926 betreffende N.M.B.S. Holding en haar verbonden vennootschappen, artikel 17, vervangen bij de wet van 1 augustus 1960 en gewijzigd bij het koninklijk besluit van 18 oktober 2004;

Gelet op de wet betreffende de politie over het wegverkeer gecoördineerd op 16 maart 1968, artikel 1, eerste lid;

Gelet op het ministerieel besluit nr. A/98007/50A van 27 april 1999;

Overwegende dat bovengenoemd ministerieel besluit de veiligheidsinrichtingen vaststelt van, onder andere, de overweg nr. 50 op de spoorlijn nr. 50A Gent – Oostende, gelegen te Beernem, ter hoogte van de kilometerpaal 83.865;

Overwegende dat de overweg nr. 50 op de spoorlijn nr. 50A Gent – Oostende, gelegen te Beernem, is afgeschaft,

Besluit :

Enig artikel. Het ministerieel besluit nr. A/98007/50A van 27 april 1999 wordt opgeheven voor wat betreft de bepalingen aangaande de overweg nr. 50.

Brussel, 17 september 2013.

M. WATHELET