

Wir fertigen das vorliegende Gesetz aus und ordnen an, dass es mit dem Staatssiegel versehen und durch das *Belgische Staatsblatt* veröffentlicht wird.

Gegeben zu Brüssel, den 7. April 2019

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Die Ministerin der Volksgesundheit

M. DE BLOCK

Mit dem Staatssiegel versehen:

Der Minister der Justiz

K. GEENS

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2023/41897]

4 JUIN 2023. — Arrêté royal concernant la sûreté maritime

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code belge de la Navigation, les articles 2.5.2.6, § 4, 2.5.2.7, 2.5.2.8, 2.5.2.10, 2.5.2.13, 2.5.2.15, § 2, 2.5.2.18, 2.5.2.20, 2.5.2.23, 2.5.2.36, 2.5.2.39, § 2, 2.5.2.40, 2.5.2.48 et 2.5.2.64, remplacés par la loi du 13 mars 2022 ;

Vu l'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif à la sûreté maritime ;

Vu l'association des gouvernements de région ;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 1^{er} mars 2023;

Vu l'avis de l'Autorité nationale de Sûreté maritime, donné le 16 mars 2023 ;

Vu l'avis 73.215/4 du Conseil d'État, donné le 3 avril 2023, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ;

Sur la proposition du Ministre des Finances, du Ministre de la justice et de la Mer du Nord, de la Ministre de la Défense et de la Ministre de l'Intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le présent arrêté porte exécution du Règlement ISPS et transpose partiellement la directive sur la sûreté portuaire.

Art. 2. Pour l'application du présent arrêté, l'on entend par :

1^o président : le directeur-général de la DG Navigation, nommé conformément à l'article 2.5.2.7, § 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

2^o ministre : le ministre compétent pour la mobilité maritime.

Art. 3. § 1^{er}. L'ANSM est composée d'un représentant permanent des services suivants :

1^o la Direction générale Navigation où il doit toujours s'agir du Directeur général ;

2^o le NCCN ;

3^o la Sûreté de l'État ;

4^o l'Administration générale des Douanes et Accises ;

5^o le Ministère de la Défense ;

6^o le Service Général du Renseignement et de la Sécurité ;

7^o l'OCAM ;

8^o la Police de la navigation.

Pour chaque membre, il est désigné un premier et un second suppléants qui remplacent le représentant permanent à cas d'empêchement de ce dernier.

§ 2. Les PSO sont invités aux réunions de l'ANSM. Ils peuvent être remplacés par les PSO adjoints.

§ 3. Les services suivants peuvent être invités aux réunions de l'ANSM :

1^o la Région de Bruxelles-Capitale ;

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2023/41897]

4 JUNI 2023. — Koninklijk besluit betreffende de maritieme beveiliging

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op het Belgisch Scheepvaartwetboek, artikelen 2.5.2.6, § 4, 2.5.2.7, 2.5.2.8, 2.5.2.10, 2.5.2.13, 2.5.2.15, § 2, 2.5.2.18, 2.5.2.20, 2.5.2.23, 2.5.2.36, 2.5.2.39, § 2, 2.5.2.40, 2.5.2.48 en 2.5.2.64, vervangen door de wet van 13 oktober 2022;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de maritieme beveiliging;

Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 1 maart 2023;

Gelet op het advies van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, gegeven op 16 maart 2023;

Gelet op het advies 73.215/4 van de Raad van State gegeven op 3 april 2023 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2^o, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op voordracht van de Minister van Financiën, de Minister van Justitie en Noordzee, de Minister van Defensie en de Minister van Binnenlandse Zaken,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Dit besluit voorziet in de uitvoering van de ISPS-Verordening en in de gedeeltelijke omzetting van de havenbeveiligingsrichtlijn.

Art. 2. Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1^o voorzitter: de directeur-generaal van het DG Scheepvaart, aangeesteld overeenkomstig artikel 2.5.2.7, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

2^o minister: de minister bevoegd voor maritieme mobiliteit.

Art. 3. § 1. De NAMB is samengesteld uit een vaste vertegenwoordiger van de volgende diensten :

1^o het Directoraat-generaal Scheepvaart waarbij dit altijd de Directeur-generaal moet zijn;

2^o het NCCN;

3^o de Veiligheid van de Staat;

4^o de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;

5^o het Ministerie van Defensie;

6^o de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid;

7^o het OCAD;

8^o de Scheepvaartpolitie.

Voor elk lid worden een eerste en een tweede plaatsvervanger aangeduid die bij verhindering van de vaste vertegenwoordiger de plaats innemen van deze.

§ 2. De PSO's worden uitgenodigd op de vergaderingen van de NAMB. Zij kunnen vervangen worden door de adjunct PSO's.

§ 3. Volgende diensten kunnen worden uitgenodigd op de vergaderingen van de NAMB :

1^o het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;

- 2° la Région flamande ;
- 3° la Région wallonne ;
- 4° le Vlaamse Waterweg.

Les services visés aux paragraphes 1 et 3 communiquent les données de leurs trois représentants au président, ainsi que la preuve de l'habilitation de sécurité visée à l'article 2.5.2.14 du Code belge de la Navigation.

Le président soumet la liste des représentants au ministre qui ratifie les nominations pour une période de 5 ans. Cette liste n'est pas publiée au *Moniteur belge* mais est tenue à disposition sur la plateforme ISPS conformément aux dispositions de l'article 2.5.2.78, § 1^{er}, 16° et 17°, du Code belge de la Navigation.

La nomination des représentants prend fin de plein droit le jour où ils ne sont plus en service auprès du service concerné.

§ 4. Le président peut inviter d'autres personnes pour un ou plusieurs points à l'ordre du jour lors d'une réunion de l'ANSM.

Art. 4. § 1^{er}. L'ANSM se réunit au moins quatre fois par an et à la demande du président ou à la demande du ministre, d'un PSO ou de l'un des services visés à l'article 3, § 1^{er} ou § 3.

L'ANSM peut, via une procédure électronique établie dans le règlement intérieur de l'ANSM, dans la plateforme ISPS, prendre des décisions sur :

1° l'approbation de l'évaluation de la sûreté portuaire telle que visée à l'article 2.5.2.16, § 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

2° l'approbation du plan de sûreté portuaire telle que visée à l'article 2.5.2.19, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

3° l'approbation des modifications substantielles du plan de sûreté portuaire telles que visées à l'article 2.5.2.20, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

4° l'approbation de l'intégration de nouveaux plans ou de plans modifiés de sûreté d'une installation portuaire dans le plan de sûreté portuaire telle que visée à l'article 2.5.2.20, alinéa 2, du Code belge de la Navigation ;

5° la classification de la catégorie à laquelle appartient une installation portuaire telle que visée à l'article 2.5.2.27, alinéa 2, du Code belge de la Navigation ;

6° l'application des articles 2.5.2.1 jusqu'à l'article 2.5.2.96 du Code belge de la Navigation aux installations portuaires principalement utilisées pour les navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux, mais qui servent occasionnellement des navires à l'arrivée ou au départ d'un voyage international telle que visée à l'article 2.5.2.28 du Code belge de la Navigation ;

7° l'approbation de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire telle que visée à l'article 2.5.2.31 du Code belge de la Navigation ;

8° l'approbation du plan de sûreté de l'installation portuaire telle que visée à l'article 2.5.2.35, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

9° l'approbation des modifications substantielles du plan de sûreté de l'installation portuaire telles que visées à l'article 2.5.2.36, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

10° les adaptations temporaires du plan de sûreté de l'installation portuaire lors d'évènements ou d'incidents telles que visées à l'article 2.5.2.36, alinéa 2, du Code belge de la Navigation ;

11° l'autorisation d'une mesure équivalente telle que visée à l'article 2.5.2.43 du Code belge de la Navigation ;

12° l'approbation de l'évaluation de la sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble ou du pipeline telle que visée à l'article 2.5.2.63, § 2, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

13° l'approbation du plan de sûreté de l'ouvrage de construction ou de génie civil, du câble ou du pipeline telle que visée à l'article 2.5.2.64, alinéa 3, du Code belge de la Navigation ;

14° la décision sur la reconnaissance d'une entreprise de sûreté telle que visée à l'article 2.5.2.71 du Code belge de la Navigation ;

15° l'approbation d'un organisme de formation telle que visée à l'article 2.5.2.76 du Code belge de la Navigation.

2° het Vlaams Gewest;

3° het Waals Gewest;

4° de Vlaamse Waterweg.

§ 4. De in paragraaf 1 en 3 bedoelde diensten delen de gegevens van hun drie vertegenwoordigers mee aan de voorzitter, samen met het bewijs van de veiligheidsmachtiging bedoeld in artikel 2.5.2.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De voorzitter legt de lijst van vertegenwoordigers voor aan de minister die de benoeming bekrachtigt voor een periode van 5 jaar. Deze lijst wordt niet gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* maar ter beschikking gehouden in het ISPS-platform overeenkomstig de bepalingen van artikel 2.5.2.78, § 1, 16° en 17°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De aanstelling van de vertegenwoordigers neemt van rechtswege een einde op de dag dat deze niet meer in dienst zijn bij de betrokken dienst.

§ 4. De voorzitter kan andere personen uitnodigen voor één of meerdere agendapunten tijdens een vergadering van de NAMB.

Art. 4. § 1. De NAMB vergadert minstens vier maal per jaar en op verzoek van de voorzitter of op verzoek van de minister, een PSO of één van de diensten bedoeld in artikel 3, § 1 of § 3.

§ 2. De NAMB kan via een elektronisch procedure, vastgelegd in het huishoudelijk reglement van de NAMB, in het ISPS-platform beslissingen nemen over :

1° de goedkeuring van de havenbeveiligingsbeoordeling zoals bedoeld in artikel 2.5.2.16, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

2° de goedkeuring van het havenbeveiligingsplan zoals bedoeld in artikel 2.5.2.19, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

3° de goedkeuring van substantiële wijzigingen van het havenbeveiligingsplan zoals bedoeld in artikel 2.5.2.20, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

4° de goedkeuring van integratie van nieuwe of gewijzigde beveiligingsplannen van een havenfaciliteit in het havenbeveiligingsplan zoals bedoeld in artikel 2.5.2.20, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

5° de indeling tot welke categorie een havenfaciliteit behoort zoals bedoeld in artikel 2.5.2.27, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

6° de toepassing van de artikelen 2.5.2.1 tot en met 2.5.2.96 van het Belgisch Scheepvaartwetboek op havenfaciliteiten die hoofdzakelijk worden gebruikt door schepen die geen internationale zeereis maar die incidenteel zeeschepen bedienen die aankomen van of vertrekken op een internationale reis zoals bedoeld in artikel 2.5.2.28 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

7° de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit zoals bedoeld in artikel 2.5.2.31 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

8° de goedkeuring van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit zoals bedoeld in artikel 2.5.2.35, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

9° de goedkeuring van substantiële wijzigingen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit zoals bedoeld in artikel 2.5.2.36, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

10° de tijdelijke aanpassingen van het beveiligingsplan van de havenfaciliteit bij evenementen of voorvallen zoals bedoeld in artikel 2.5.2.36, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

11° het toestaan van een gelijkwaardige regeling zoals bedoeld in artikel 2.5.2.43 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

12° de goedkeuring van de beveiligingsbeoordeling van het bouw- of kunstwerk, kabel of pijpleiding zoals bedoeld in artikel 2.5.2.63, § 2, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

13° de goedkeuring van het beveiligingsplan van het bouw- of kunstwerk, kabel of pijpleiding zoals bedoeld in artikel 2.5.2.64, derde lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

14° de beslissing over de erkenning van een beveiligingsonderneming zoals bedoeld in artikel 2.5.2.71 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

15° de goedkeuring van een erkende opleidingsinstantie zoals bedoeld in artikel 2.5.2.76 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

§ 2. Chaque service visé à l'article 3, § 1^{er}, dispose d'un vote et, en cas de partage, le vote du président est prépondérant. Un vote n'est valable que si au moins la moitié des membres habilités à voter ont voté. Une abstention compte pour le quorum mais pas pour la détermination de la majorité.

Un PSO ou le PSO adjoint ont un droit de vote pour l'approbation, l'évaluation et le retrait des évaluations de la sûreté et des plans de sûreté des installations portuaires situées dans le port pour lequel ils agissent en tant que PSO.

Par dérogation de l'alinéa 1^{er}, les membres du service visé à l'article 3, § 1^{er}, 7^o n'ont pas de vote pour les procédures visées au paragraphe 2.

§ 3. L'ANSM établit un règlement intérieur qui est soumis à l'approbation du ministre.

Art. 5. Les Comités locaux de la Sûreté maritime suivants sont créés :

- 1° CLSM Port d'Anvers ;
- 2° CLSM Port de Bruxelles ;
- 3° CLSM Port de Gand ;
- 4° CLSM Port de Liège ;
- 5° CLSM Port d'Ostende ;
- 6° CLSM Port de Zeebruges ;
- 7° CLSM Waterweg – province d'Anvers ;
- 8° CLSM Waterweg – province du Limbourg ;
- 9° CLSM Waterweg – province du Brabant flamand.

Art. 6. § 1^{er}. Un CLSM est composé du PSO ou de l'un des PSO adjoints et des représentants des services suivants :

- 1° le Ministère de la Défense ;
- 2° la police locale ;
- 3° la Police de la navigation ;
- 4° l'Administration générale des Douanes et Accises ;
- 5° la Cellule de la Sûreté maritime ;
- 6° la Sûreté de l'État ;
- 7° le Service Général du Renseignement et de la Sécurité ;
- 8° le gestionnaire du port ou des voies navigables ;
- 9° l'OCAM.

Pour chaque membre, il est désigné un premier et un second suppléants qui remplacent le représentant permanent à cas d'empêchement de ce dernier.

Les services visés à l'alinéa 1^{er} communiquent les données de leurs trois représentants au PSO ainsi que la preuve de l'habilitation de sécurité visée à l'article 2.5.2.14 du Code belge de la Navigation. Le PSO transmet ces données au président.

Le président soumet la liste des représentants au ministre qui ratifie les nominations pour une période de 5 ans. Cette liste n'est pas publiée au *Moniteur belge* mais est tenue à disposition sur la plateforme ISPS conformément aux dispositions de l'article 2.5.2.78, § 1^{er}, 16° et 17°, du Code belge de la Navigation.

La nomination des représentants prend fin de plein droit le jour où ils ne sont plus en service auprès du service concerné.

§ 2. Pour chaque CLSM, deux ou trois personnes sont nommées comme secrétariat. Le PSO communique leurs données au président ainsi que la preuve de l'habilitation de sécurité visée à l'article 2.5.2.14 du Code belge de la Navigation.

§ 3. Le PSO peut inviter d'autres personnes pour un ou plusieurs points à l'ordre du jour lors d'une réunion du CLSM.

Art. 7. § 1^{er}. Chaque CLSM se réunit au moins quatre fois par an et à la demande du PSO, à la demande de l'un des services ou à la demande de l'ANSM.

Le CLSM peut, via une procédure électronique établie par l'ANSM dans la plateforme ISPS :

- 1° transmettre l'évaluation de la sûreté portuaire à l'ANSM tel que visé à l'article 2.5.2.16, § 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;
- 2° donner des avis sur le plan de sûreté portuaire tel que visé à l'article 2.5.2.19, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

§ 3. Elke dienst bedoeld in artikel 3, § 1, beschikt over één stem en bij staking van de stemmen heeft de stem van de voorzitter doorslag. Een stemming is pas rechtsgeldig indien minstens de helft van de stemgerechtigde leden een stem heeft uitgebracht. Een onthouding telt mee voor het quorum maar niet voor het bepalen van de meerderheid.

Een PSO of de adjunct PSO heeft stemrecht voor de goedkeuring, evaluatie en intrekking van beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen van de havenfaciliteiten gelegen in de haven waarvoor ze als PSO optreden.

In afwijking van het eerste lid hebben de vertegenwoordigers van de dienst bedoeld in artikel 3, § 1, 7^o geen stemrecht in de procedures bedoeld in paragraaf 2.

§ 4. De NAMB stelt een huishoudelijk reglement op dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de minister.

Art. 5. De volgende Lokale Comités voor Maritieme Beveiliging worden opgericht :

- 1° LCMB Haven van Antwerpen-Brugge, platform Antwerpen;
- 2° LCMB Haven van Brussel;
- 3° LCMB Haven van Gent;
- 4° LCMB Haven van Luik;
- 5° LCMB Haven van Oostende;
- 6° LCMB Haven van Antwerpen-Brugge, platform Zeebrugge;
- 7° LCMB Waterweg – provincie Antwerpen;
- 8° LCMB Waterweg – provincie Limburg;
- 9° LCMB Waterweg – provincie Vlaams Brabant.

Art. 6. § 1. Een LCMB is samengesteld uit de PSO of één van de adjunct PSO's en uit vertegenwoordigers van de volgende diensten :

- 1° het Ministerie van Defensie;
- 2° de lokale politie;
- 3° de Scheepvaartpolitie;
- 4° de Algemene Administratie van de Douane en Accijnzen;
- 5° de Cel Maritieme Beveiliging;
- 6° de Veiligheid van de Staat;
- 7° de Algemene Dienst Inlichting en Veiligheid;
- 8° de haven- of de waterwegbeheerder;
- 9° het OCAD.

Voor elk lid worden een eerste en een tweede plaatsvervanger aangeduid die bij verhindering van de vaste vertegenwoordiger de plaats innemen van deze.

De in het eerste lid bedoelde diensten delen de gegevens van hun vertegenwoordigers mee aan de PSO samen met het bewijs van de veiligheidsmachtiging bedoeld in artikel 2.5.2.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek. De PSO bezorgt deze gegevens aan de voorzitter.

De voorzitter legt de lijst van vertegenwoordigers voor aan de minister die de benoeming bekrachtigt voor een periode van 5 jaar. Deze lijst wordt niet gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* maar ter beschikking gehouden in het ISPS-platform overeenkomstig de bepalingen van artikel 2.5.2.78, § 1, 16°, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

De aanstelling van de vertegenwoordigers neemt van rechtswege een einde op de dag dat deze niet meer in dienst zijn bij de betrokken dienst.

§ 2. Voor elk LCMB worden twee of drie personen aangeduid als secretariaat. De PSO deelt hun gegevens mee aan de voorzitter samen met het bewijs van de veiligheidsmachtiging bedoeld in artikel 2.5.2.14 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

§ 3. De PSO kan andere personen uitnodigen voor één of meerdere agendapunten tijdens een vergadering van het LCMB.

Art. 7. § 1. Elk LCMB vergadert minstens vier maal per jaar en op verzoek van de PSO, op verzoek van één van de diensten of op verzoek van de NAMB.

Het LCMB kan via elektronische procedure vastgesteld door de NAMB in het ISPS-platform :

- 1° de havenbeveiligingsbeoordeling overmaken aan de NAMB zoals bedoeld in artikel 2.5.2.16, § 1, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
- 2° advies geven over het havenbeveiligingsplan zoals bedoeld in artikel 2.5.2.19, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

3° donner des avis sur les modifications substantielles du plan de sûreté portuaire tel que visé à l'article 2.5.2.20, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

4° donner des avis sur l'intégration de nouveaux plans ou de plans modifiés de sûreté portuaire dans le plan de sûreté portuaire tel que visé à l'article 2.5.2.20, alinéa 2, du Code belge de la Navigation ;

5° transmettre l'évaluation de la sûreté portuaire de l'installation portuaire à l'ANSM tel que visé à l'article 2.5.2.31 du Code belge de la Navigation ;

6° donner un avis motivé sur le plan de sûreté d'une installation portuaire tel que visé à l'article 2.5.2.35, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation ;

7° donner des avis sur les modifications substantielles du plan de sûreté d'une installation portuaire tel que visé à l'article 2.5.2.36, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation.

§ 2. Le PSO et les services visés à l'article 6, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, disposent d'un vote et, en cas de partage, le vote du PSO est prépondérant.

Par dérogation de l'alinéa 1^{er}, les membres du service visé à l'article 6, § 1^{er}, 9° n'ont pas de vote pour les procédures visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

§ 3. Chaque CLSM établit un règlement intérieur qui est soumis à l'approbation de l'ANSM.

Le règlement intérieur comprend les mesures relatives au secrétariat du CLSM.

Art. 8. § 1^{er}. Les personnes suivantes peuvent avoir accès aux évaluations de la sûreté et aux plans de sûreté du port et des installations portuaires :

1° les membres de l'ANSM visés à l'article 3, § 1^{er} ;

2° le PSO ou le PSO adjoint du port et des installations portuaires situés dans le port pour lequel ils agissent en tant que PSO ;

3° les membres du CLSM visés à l'article 6 dans le port pour lequel le CLSM est compétent ;

4° les membres du personnel de la Cellule de la Sûreté maritime ;

5° les membres du personnel des services d'inspection après approbation de leur représentant au sein de l'ANSM ;

6° le ministre et la cellule politique du ministre dans le cadre d'un recours visé aux articles 2.5.2.21 et 2.5.2.37 du Code belge de la Navigation ;

7° le PFSO pour son installation portuaire ;

8° les membres du personnel du port ou de l'installation portuaire après approbation par le PSO ou le PFSO, respectivement.

9° l'organisme de sûreté reconnu pour le port ou facilité de port pour lesquelles des services sont effectués.

D'autres personnes peuvent avoir accès aux évaluations de la sûreté et aux plans de sûreté du port ou des installations portuaires après qu'une demande motivée ait été soumise à la Cellule de la Sûreté maritime. Le président de l'ANSM décide de l'accès à ces documents dans les 30 jours.

§ 2. Les personnes qui ont donné l'accès conformément au paragraphe 1^{er}, 5° ou 8°, le mentionnent dans la plateforme ISPS dans l'évaluation de la sûreté ou le plan de sûreté pour lequel l'accès a été accordé.

§ 3. Ces dispositions s'appliquent également aux documents qui, en vertu de l'article 2.5.2.13, alinéa 3, portent la mention « ISPS-restricted » apposée par l'ANSM.

Art. 9. Le plan de sûreté du port ou de l'installation portuaire détermine la manière dont le document est conservé physiquement et numériquement, en conservant toujours la dernière version sur la plateforme ISPS.

Une évaluation de la sûreté et son plan de sûreté approuvé sont conservés pendant cinq ans après la date à laquelle le plan de sûreté perd sa validité.

L'ANSM détermine dans sa décision la durée de validité des documents qui, en vertu de l'article 2.5.2.13, alinéa 3, portent la mention « ISPS-restricted » apposée par l'ANSM.

Art. 10. Une évaluation de la sûreté portuaire couvre au moins les aspects suivants :

1° déterminer de toutes les zones concernées par la sûreté portuaire et donc les limites, y compris les installations portuaires soumises au Règlement ISPS et dont l'évaluation de la sûreté servira de base ;

3° advies geven over de substantiële wijzigingen aan het havenbeveiligingsplan zoals bedoeld in artikel 2.5.2.20, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

4° advies geven over de integratie van nieuwe of gewijzigde havenbeveiligingsplannen in het havenbeveiligingsplan zoals bedoeld in artikel 2.5.2.20, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

5° de beveiligingsbeoordeling van de havenfaciliteit overmaken aan de NAMB zoals bedoeld in artikel 2.5.2.31 van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

6° een gemotiveerd advies geven over het beveiligingsplan van een havenfaciliteit zoals bedoeld in artikel 2.5.2.35, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek;

7° advies geven over de substantiële wijzigingen aan het beveiligingsplan van een havenfaciliteit zoals bedoeld in artikel 2.5.2.36, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

§ 2. De PSO en de diensten bedoeld in artikel 6, § 1, eerste lid, beschikken over één stem en bij staking van de stemmen heeft de stem van de PSO de doorslag.

In afwijking van het eerste lid hebben de vertegenwoordigers van de dienst bedoeld in artikel 6, § 1, 9° geen stemrecht in de procedures bedoeld in paragraaf 1, tweede lid.

§ 3. Elk LCMB stelt een huishoudelijk reglement op dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de NAMB.

Het huishoudelijk reglement omvat de regeling van het secretariaat van het LCMB.

Art. 8. § 1. Volgende personen kunnen toegang hebben tot de beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen van de haven en havenfaciliteiten :

1° de leden van de NAMB bedoeld in artikel 3, § 1 ;

2° de PSO en adjunct PSO voor de haven en de havenfaciliteiten gelegen in de haven waarvoor ze als PSO optreden ;

3° de leden van het LCMB bedoeld in artikel 6 in de haven waarvoor het LCMB bevoegd is ;

4° de personeelsleden van de Cel Maritieme Beveiliging ;

5° de personeelsleden van de inspectiediensten na goedkeuring van hun vertegenwoordiger in de NAMB ;

6° de minister en de beleidscel van de minister in het geval van een beroep bedoeld in de artikelen 2.5.2.21 en 2.5.2.37 van het Belgisch Scheepvaartwetboek ;

7° de PFSO voor de eigen havenfaciliteit ;

8° personeelsleden van de haven of havenfaciliteit na goedkeuring door respectievelijk de PSO of PFSO ;

9° de erkende beveiligingsonderneming voor de haven of havenfaciliteit waarvoor opdrachten worden uitgevoerd.

Andere personen kunnen toegang krijgen tot de beveiligingsbeoordelingen en beveiligingsplannen van de haven of havenfaciliteiten na een gemotiveerde aanvraag ingediend bij de Cel Maritieme Beveiliging. De voorzitter van de NAMB beslist over de toegang tot deze documenten binnen de 30 dagen.

§ 2. De personen die toegang hebben gegeven overeenkomstig paragraaf 1, 5° of 8°, vermelden dit in het ISPS-platform bij de het beveiligingsbeoordeling of het beveiligingsplan waarvoor toegang werd verleend.

§ 3. Deze bepalingen zijn eveneens van toepassing op de documenten die krachtens artikel 2.5.2.13, derde lid, door de NAMB werden aangemerkt met de vermelding "ISPS-restricted".

Art. 9. Het beveiligingsplan van de haven of de havenfaciliteit bepaalt de wijze waarop het document fysiek en digitaal wordt bewaard, waarbij altijd de laatste versie op het ISPS-platform wordt bewaard.

Een beveiligingsbeoordeling en het daarop goedgekeurde beveiligingsplan worden gedurende vijf jaar bewaard na de datum waarop het beveiligingsplan zijn geldigheid verliest.

De NAMB bepaalt in zijn beslissing de geldigheidsduur van de documenten die krachtens artikel 2.5.2.13, derde lid, door de NAMB werden aangemerkt met de vermelding "ISPS-restricted".

Art. 10. Een havenbeveiligingsbeoordeling heeft minstens betrekking op de volgende aspecten :

1° vaststellen van alle gebieden die relevant zijn voor de havenbeveiliging en daarmee de grenzen, met inbegrip van de havenfaciliteiten die onder de ISPS-Verordening vallen en waarvan de beveiligingsbeoordeling als basis zal dienen ;

2° détermination des problèmes de sûreté posés par l'interface entre l'installation portuaire et les autres mesures de sûreté portuaire ;

3° identification des membres du personnel du port qui seront soumis à des vérifications supplémentaires et/ou à une évaluation adéquate de leur niveau en matière de sûreté parce qu'ils opèrent dans des zones à haut risque ;

4° possibilité de subdiviser le port en fonction de la probabilité d'incidents de sûreté ; les zones seront classées non seulement d'après leurs caractéristiques directes en tant que cible potentielle, mais également en fonction du rôle qu'elles pourraient jouer en tant que point de passage vers des cibles situées dans des zones voisines ;

5° définition des marges de fluctuation des risques ;

6° détermination des spécificités de chaque sous-partie du port, notamment en matière de localisation, d'accès, d'approvisionnement en énergie, de communications, des réseaux et des systèmes d'information, de propriété, d'utilisation et autres éléments considérés comme importants pour la sûreté ;

7° définition des scénarios de menace éventuelle liés à des actions illicites pour le port ; L'intégralité du port ou des parties spécifiques de ses infrastructures, les cargaisons, les bagages, les personnes ou le matériel de transport se trouvant à l'intérieur du port peuvent être la cible directe d'une menace précise, ou peuvent faire partie d'une zone plus large développée dans le scénario de menace ;

8° définition des conséquences précises d'un scénario de menace ; les conséquences peuvent concerner une ou plusieurs sous-parties du port ; les conséquences tant directes qu'indirectes seront déterminées ; une attention particulière devra être portée au risque de pertes humaines ;

9° détermination des risques d'effets en chaîne liés aux atteintes à la sûreté ;

10° détermination des points vulnérables de chaque sous-partie ;

11° identification de tous les éléments d'organisation ayant un rapport avec la sûreté portuaire dans son ensemble, y compris la répartition des compétences entre tous les membres de l'ANSM et du CLSM, les règles et procédures en vigueur ;

12° détermination des points vulnérables de la conception globale de la sûreté portuaire sur le plan de l'organisation, de la législation et des procédures ;

13° définition des mesures, les procédures et les actions visant à réduire la vulnérabilité des points sensibles ; une attention particulière devra être portée à la nécessité et aux moyens de contrôler ou de réglementer l'accès à tout ou partie du port, notamment l'identification des passagers, du personnel ou autres travailleurs du port, des visiteurs et des équipages, les exigences de surveillance de la zone ou des activités, le contrôle des cargaisons et des bagages ; ces mesures, procédures et actions devront être adaptées au risque présumé, qui peut varier d'une zone portuaire à l'autre ;

14° définition des modalités de renforcement des mesures, procédures et actions en cas de passage à un niveau de sûreté supérieur ;

15° définition des exigences spécifiques pour la gestion des problèmes de sûreté classiques tels que les cargaisons, les bagages, les activités d'avitaillement, les fournitures ou les personnes suspectes, des paquets inconnus, des dangers notoires ; ces exigences devront analyser dans quelles conditions il est préférable de régler le problème sur place ou après transport vers une zone sûre ;

16° définition des mesures, les procédures et les actions visant à limiter et à atténuer les conséquences d'un scénario de menace ;

17° détermination de la répartition des tâches permettant la mise en œuvre appropriée et correcte des mesures, procédures et actions définies ;

18° veiller particulièrement aux relations, le cas échéant, avec d'autres plans de sûreté tels que ceux des installations portuaires et avec d'autres mesures de sûreté déjà en place ; Il faudra également prêter attention aux relations avec d'autres plans d'intervention tels que ceux relatifs aux marées noires, aux plans d'urgence portuaire, aux plans d'intervention médicale, aux plans de lutte contre les accidents nucléaires, ... ;

19° définition des exigences de communication pour la mise en œuvre des mesures et des procédures ;

20° porter une attention particulière aux mesures visant à protéger le secret des informations sensibles en matière de sûreté ;

21° détermination des exigences en fonction du besoin d'en connaître de tous les intervenants directement concernés ainsi que, le cas échéant, du grand public.

2° vaststellen van de beveiligingskwesaties uit het raakvlak tussen de havenfaciliteit en andere havenbeveiligingsmaatregelen ;

3° vaststellen welke leden van het havenpersoneel onderworpen moeten worden aan bijkomende verificaties en/of een veiligheidsonderzoek omdat zij contacten hebben met gebieden met een hoge risicograad ;

4° het mogelijk opsplitsen van de haven volgens de waarschijnlijkheid van beveiligingsincidenten ; gebieden worden niet enkel beoordeeld op het directe profiel ervan als potentieel doelwit, maar ook op de potentiële rol ervan als doorgangsgebied wanneer naburige gebieden het doelwit vormen ;

5° vaststellen van risicovariaties ;

6° vaststellen van de specifieke kenmerken van elk subgebied, zoals ligging, toegangen, stroomvoorziening, communicatiesysteem, netwerken en informatiesystemen, eigendom en gebruikers en andere voor de beveiliging relevante geachte elementen ;

7° vaststellen van potentiële bedreigingsscenario's die verband houden met ongeoorloofde acties voor de haven ; de volledige haven of specifieke onderdelen van haar infrastructuur, vracht, bagage, personen of vervoersuitrusting binnen de haven kunnen een direct doelwit zijn van een vastgestelde bedreiging, of kunnen onderdeel zijn van een in het bedreigingsscenario ontwikkeld ruimer gebied ;

8° vaststellen van de specifieke gevolgen van een bedreigingsscenario ; de gevolgen kunnen één of meer subgebieden treffen ; er moeten zowel directe als indirecte gevolgen worden vastgesteld ; speciale aandacht moet worden besteed aan het risico van menselijke slachtoffers ;

9° vaststellen van de mogelijkheid van clustereffecten voor een beveiligingsincident ;

10° vaststellen van de kwetsbaarheden van elk subgebied ;

11° vaststellen van alle organisatorische aspecten die relevant zijn voor de totale havenbeveiliging, inclusief de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van alle leden van de NAMB en LCMB, bestaande regels en procedures ;

12° vaststellen van de kwetsbaarheden van de overkoepelende havenbeveiliging met betrekking tot organisatorische, wettelijke en procedurele aspecten ;

13° vaststellen van maatregelen, procedures en acties die gericht zijn op het verminderen van kritieke kwetsbaarheden ; er moet meer bepaald aandacht worden besteed aan de noodzaak van en de middelen voor toegangscontrole of -beperking voor wat betreft de hele haven of bepaalde delen van een haven, inclusief identificatie van passagiers, havenbedienden of andere werknemers, bezoekers en scheepsbemanningen, bewakingseisen voor een gebied of activiteit, vracht en bagagecontrole ; maatregelen, procedures en acties worden overeenstemming zijn met het waargenomen risico, dat kan verschillen per havengebied ;

14° vaststellen hoe maatregelen, procedures en acties moeten worden versterkt in geval van een verhoging van het beveiligingsniveau ;

15° vaststellen van specifieke eisen voor het omgaan met beveiligingsaandachtspunten zoals verdachte vracht, bagage, bunkeractiviteiten, voorzieningen of personen, onbekende pakjes, bekende gevaren ; in verband met deze eisen moet worden nagegaan in hoeverre het wenselijk is het risico ter plekke in te perken of na vervoer naar een beveiligde zone ;

16° vaststellen van maatregelen, procedures en acties voor het beperken en mitigeren van gevolgen van een bedreigingsscenario ;

17° vaststellen van taakverdelingen die de passende en correcte implementatie van de vastgestelde maatregelen, procedures en acties mogelijk maken ;

18° in voorkomende gevallen, met name besteden van aandacht aan het verband met andere beveiligingsplannen zoals deze voor de havenfaciliteiten, en andere reeds bestaande beveiligingsmaatregelen ; er moet ook aandacht worden besteed aan het verband met andere reactieplannen zoals bij olieoverliezen, havennoodplan, medisch interventieplan, nucleair rampenplan, ... ;

19° vaststellen van communicatie-eisen betreffende de implementatie van de maatregelen en procedures ;

20° aandacht besteden aan maatregelen om beveiligingsgevoelige informatie te beschermen tegen openbaarmaking ;

21° vaststelling van de "wat geweten moet zijn"-criteria ten aanzien van al diegene die direct betrokken zijn alsook, in voorkomend geval, het grote publiek ;

22° détermination des risques de l'usage des réseaux et des systèmes d'information ;

23° détermination des éléments susceptibles d'être victimes d'espionnage, de terrorisme et de sabotage à la suite d'influences étrangères au moyen d'une collaboration publique ou privée.

Art. 11. Le plan de sûreté portuaire fixe les dispositions à prendre pour assurer la sûreté portuaire. Il est fondé sur les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire. Il contient en termes clairs des mesures précises. Il comprend un mécanisme de contrôle permettant, le cas échéant, l'adoption de mesures correctives appropriées.

Le plan de sûreté portuaire est fondé sur les éléments généraux suivants :

1° définition de toutes les zones concernées par la sûreté portuaire. En fonction de l'évaluation de la sûreté portuaire, les mesures, procédures et actions peuvent différer d'une sous-partie du port à l'autre. En effet, certaines sous-parties du port peuvent demander des mesures de prévention plus strictes que d'autres. Une attention particulière devra être accordée aux interfaces entre les sous-parties du port, telles qu'elles ont été définies dans l'évaluation de la sûreté portuaire

2° coordination des mesures de sûreté pour les zones présentant des caractéristiques de sûreté différentes en vue de prévenir les actions illicites ;

3° diversification, si nécessaire, des mesures prévues en fonction des différentes parties du port, des niveaux de sûreté variables et de renseignements spécifiques ;

4° définition d'une structure organisationnelle relative au renforcement de la sûreté portuaire ;

5° l'intégration des plans de sûreté des installations portuaires.

Sur la base de ces éléments généraux, le plan de sûreté portuaire assurera la répartition des tâches et la détermination des plans de travail dans les domaines suivants:

1° conditions d'accès. Pour certaines zones, les conditions ne prendront effet que si les niveaux de sûreté dépassent des seuils minimaux. L'ensemble des conditions et des seuils figureront en détail dans le plan de sûreté portuaire ;

2° exigences relatives au contrôle des documents d'identité et aux bagages et cargaisons. Les exigences peuvent ou non s'appliquer aux sous-parties du port et peuvent ou non s'appliquer dans leur intégralité à différentes sous-parties du port. Les personnes pénétrant ou se trouvant dans une sous-partie du port peuvent être soumises à un contrôle. Le plan de sûreté portuaire prendra dûment en compte les résultats de l'évaluation de la sûreté portuaire, qui est l'instrument utilisé pour définir les exigences de sûreté applicables à chaque sous-partie du port et à chaque niveau de sûreté. En cas d'utilisation de cartes d'identification spéciales pour assurer la sûreté portuaire, il faut définir des procédures précises pour la délivrance de ces documents, le contrôle de leur utilisation, leur restitution et leur destruction. Ces procédures prendront en compte des spécificités de certains groupes d'utilisateurs des ports en prévoyant des mesures spécifiques de manière à limiter l'effet négatif des contraintes liées au contrôle d'accès. Les catégories comprendront au minimum les gens de mer, les agents des autorités, les personnes travaillant régulièrement dans le port ou visitant régulièrement le port, les personnes résidant dans le port et les personnes travaillant occasionnellement dans le port ou le visitant occasionnellement ;

3° contacts avec les autorités chargées du contrôle des cargaisons, des bagages et des passagers. Si nécessaire, le plan devra assurer l'articulation entre les systèmes d'information et de contrôle de sûreté de ces autorités, y compris les éventuels systèmes de contrôle de sûreté avant l'arrivée ;

4° procédures et mesures applicables en cas de cargaisons, bagages, avitaillement, fournitures ou personnes suspects, comprenant la désignation d'une zone sécurisée, ainsi que pour d'autres problèmes de sûreté et atteintes à la sûreté portuaire ;

5° exigences relatives à la surveillance des sous-parties du port ou des activités exercées à l'intérieur des sous-parties. Tant la nécessité d'une surveillance que les solutions techniques elles-mêmes seront établies en fonction de l'évaluation de la sûreté portuaire ;

22° vaststelling van de risico's van het gebruik van de netwerk- en informatiesystemen;

23° vaststelling van de onderdelen die vatbaar zijn voor spionage, terrorisme en sabotage ten gevolge van buitenlandse invloeden door middel van publieke of private samenwerking.

Art. 11. In het havenbeveiligingsplan zijn de regelingen inzake de havenbeveiliging opgenomen. Het wordt gebaseerd op de bevindingen van de havenbeveiligingsbeoordeling. Er worden duidelijk gedetailleerde maatregelen in opgenomen. Het omvat een controlemechanisme dat in voorkomende gevallen de mogelijkheid biedt passende collectieve maatregelen te nemen.

Het havenbeveiligingsplan wordt gebaseerd op de volgende algemene elementen :

1° bepalen van alle voor de havenbeveiliging relevante gebieden. Afhankelijk van de havenbeveiligingsbeoordeling kunnen maatregelen, procedures en acties verschillen per subgebied. Immers, sommige subgebieden kunnen strengere preventieve maatregelen vereisen dan andere. Met name moet aandacht worden besteed aan de raakvlakken tussen subgebieden, zoals aangewezen in de havenbeveiligingsbeoordeling

2° zorgen voor coördinatie tussen beveiligingsmaatregelen voor gebieden met verschillende beveiligingskenmerken met het oog op het voorkomen van ongeoorloofde acties;

3° voor zover nodig voorzien in verschillende maatregelen met betrekking tot verschillende subgebieden, veranderende beveiligingsniveaus, en specifieke informatie;

4° vaststellen van een organisatorische structuur ter ondersteuning van de verhoging van de havenbeveiliging;

5° de integratie van de opgestelde beveiligingsplannen van havenfaciliteiten.

Op basis van deze algemene elementen worden in het havenbeveiligingsplan taken toegewezen en werkschema's gespecificeerd op de volgende gebieden:

1° toegangseisen. Voor sommige gebieden worden de eisen pas van kracht wanneer de beveiligingsniveaus bepaalde minimumdrempelwaarden overschrijden. Alle eisen en drempelwaarden moeten in het havenbeveiligingsplan worden opgenomen;

2° identiteits-, bagage- en vrachtcontrole-eisen. De eisen kunnen al dan niet van toepassing zijn op subgebieden; de eisen kunnen al dan niet volledig van toepassing zijn op verschillende subgebieden. Personen die een subgebied binnenkomen of zich in een subgebied bevinden kunnen onderworpen worden aan controle. Het havenbeveiligingsplan moet op passende wijze beantwoorden aan de bevindingen van de havenbeveiligingsbeoordeling, hetgeen het instrument is op basis waarvan de beveiligingseisen voor elk subgebied en elk beveiligingsniveau worden vastgesteld. Wanneer specifieke identificatiekaarten worden ontwikkeld voor havenbeveiligingsdoelinden moeten duidelijke procedures worden ingesteld voor de afgifte, de gebruikscntrole, het terugzenden en vernietigen van dergelijke kaarten. Bij deze procedures moet rekening worden gehouden met de specificiteiten van bepaalde groepen havengebruikers en moeten specifieke maatregelen mogelijk zijn teneinde de negatieve impact van toegangscontrole-eisen te beperken. Er dient minstens in de volgende categorieën te worden voorzien: zeevarenden, overheidsfunctionarissen, mensen die regelmatig in de haven werken of deze bezoeken, mensen die in de haven wonen en mensen die occasioneel werkzaam zijn in de haven of deze bezoeken;

3° verbinding met de autoriteiten voor vrachtcontrole, bagagecontrole en passagierscontrole. Voorzover nodig moet het plan voorzien in de koppeling van de informatie- en machtigingssystemen van deze autoriteiten, inclusief mogelijke machtigingssystemen vóór aankomst;

4° procedures en maatregelen betreffende het omgaan met verdachte vracht, bagage, bunkering, voorzieningen of personen, inclusief vaststelling van een beveiligd gebied alsook betreffende andere beveiligingsaspecten en inbreuken op de havenbeveiliging;

5° controle-eisen voor subgebieden of activiteiten binnen subgebieden. Zowel voor de noodzaak daarvan als voor mogelijke technische oplossingen baseert men zich op de havenbeveiligingsbeoordeling;

6° signalisation. Les zones soumises à des conditions en matière d'accès et/ou contrôle devront être correctement signalées. Les conditions de surveillance et d'accès devront prendre dûment en compte toutes les lois et pratiques en vigueur en la matière. La surveillance des activités devra être dûment indiquée si la législation nationale l'exige ;

7° communication et contrôle sécuritaire. Toutes les informations pertinentes relatives à la sûreté devront être correctement communiquées selon les critères de contrôle sécuritaire compris dans le plan. Compte tenu de la sensibilité de certaines informations, la communication sera effectuée selon le principe du besoin d'en connaître, mais elle comprendra, au besoin, les procédures applicables aux communications adressées au grand public. Les critères de contrôle sécuritaire seront inscrits dans le plan et auront pour objet de protéger les informations sensibles en matière de sûreté contre la divulgation non autorisée ;

8° notification des incidents de sûreté. Afin de permettre une réaction rapide, le plan de sûreté portuaire devra énoncer des exigences précises en matière de notification de tous les incidents de sûreté au PSO, l'ANSM ou au CLSM ;

9° intégration avec d'autres plans ou activités de prévention. Le plan devra mentionner expressément les modalités d'intégration avec les autres activités de prévention et de contrôle en vigueur dans le port ;

10° intégration avec d'autres plans d'intervention et/ou insertion de mesures, de procédures et d'actions d'intervention particulières. Le plan devra présenter en détail l'interaction et la coordination avec les autres plans d'intervention et d'urgence. Le cas échéant, il conviendra de résoudre les conflits et de pallier les lacunes éventuelles ;

11° exigences en matière de formation et d'exercices ;

12° organisation pratique de la sûreté portuaire et méthodes de travail. Le plan de sûreté portuaire comprendra l'organisation de la sûreté portuaire, sa répartition des tâches et ses méthodes de travail. Le cas échéant, il indiquera également les modalités de coordination avec le PFSO et le SSO ;

13° procédures d'adaptation et de mise à jour du plan de sûreté portuaire.

Art. 12. Les modifications substantielles visées aux articles 2.5.2.20, 2.5.2.36 et 2.5.2.64 du Code belge de la Navigation sont :

1° les modifications des coordonnées délimitant le port ou l'installation portuaire ;

2° la modification de l'aménagement du terrain, tel que les zones de chantier, la modification des numéros de quai, une porte d'accès supplémentaire, ... ;

3° la modification des opérations et procédures, ou de la cargaison qui a une influence sur l'évaluation ou le plan de la sûreté des installations portuaires ;

4° tout évènement factuel dont l'ANSM décide, en motivant sa décision, qu'il constitue une modification substantielle.

Si, pour les cas visés à l'alinéa 1^{er}, une nouvelle évaluation de la sûreté selon l'ANSM est requise, la modification n'est pas considérée comme substantielle, mais est une décision conformément à l'article 2.5.2.19, 2.5.2.35 ou 2.5.2.64, alinéa 1^{er}, du Code belge de la Navigation.

Art. 13. Divers types d'exercices seront effectués par le port au moins une fois chaque année civile, l'intervalle entre les exercices ne dépassant pas dix-huit mois. La participation des PFSO, CSO et SSO à des exercices communs sera faite en tenant compte des implications pour le navire en matière de sûreté et de travail. Ces exercices testeront entre autres les communications, la coordination, la disponibilité des ressources et l'intervention. Ces exercices peuvent :

1° être menés en grandeur nature ou sur le terrain ;

2° consister en une simulation ou un séminaire ; ou

3° être combinés avec d'autres exercices, tels que des exercices d'intervention d'urgence ou d'autres exercices des autorités ;

6° markering. Gebieden ten aanzien waarvan toegangs- en/of controle-eisen worden gesteld, moeten behoorlijk worden gemarkeerd. In verband met controle- en toegangseisen wordt op passende wijze rekening gehouden met alle relevante bestaande wettelijke regelingen en praktijken. Het feit dat activiteiten worden gecontroleerd moet op passende wijze worden aangegeven indien de nationale wetgeving dit vereist;

7° communicatie- en veiligheidsmachtiging. Alle relevante veiligheidsinformatie moet naar behoren worden doorgegeven overeenkomstig in het plan opgenomen normen voor veiligheidsmachtiging. Met het oog op de gevoeligheid van bepaalde informatie heeft communicatie plaats op basis van het „geweten moet zijn”- beginsel, waarbij evenwel voor zover nodig wordt voorzien in procedures voor mededelingen aan het grote publiek. Normen voor veiligheidsmachtiging zijn een onderdeel van het plan en beogen het beschermen van veiligheidsgevoelige informatie tegen niet-geautoriseerde openbaarmaking;

8° melding van beveiligingsincidenten. Met het oog op de zorg voor een snelle reactie moeten in het havenbeveiligingsplan duidelijke eisen worden opgenomen inzake melding van alle beveiligingsincidenten aan de PSO, de NAMB en het LCMB;

9° integratie in andere preventieve plannen of activiteiten. Het plan moet meer bepaald betrekking hebben op integratie van andere preventieve en controleactiviteiten in de haven;

10° integratie in andere reactieplannen en/of opnemings van specifieke reactie maatregelen, -procedures en -acties. In het plan moeten de interactie en coördinatie met andere reactie- en noodplannen worden gedetailleerd. Voor zover nodig moeten conflicten en tekortkomingen worden opgelost;

11° opleidings- en oefeningen;

12° operationele havenbeveiligingsorganisatie en werkprocedures. In het havenbeveiligingsplan worden de havenveiligheidsorganisatie, de taakverdeling en de werkprocedures gedetailleerd. In voorkomende gevallen wordt ook de coördinatie met PFSO en SSO gedetailleerd;

13° procedures voor het aanpassen en actualiseren van het havenbeveiligingsplan.

Art. 12. Substantiële wijzigingen zoals bedoeld in de artikelen 2.5.2.20, 2.5.2.36 en 2.5.2.64 van het Belgisch Scheepvaartboek zijn :

1° verandering van de coördinaten die de haven of de havenfaciliteit afbakenen;

2° wijziging van de indeling van het terrein zoals werfzones, wijziging kaainummers, extra toegangspoorten,...;

3° wijziging van de operaties en procedures, of lading die een impact hebben op de beveiligingsbeoordeling of het beveiligingsplan van de faciliteit;

4° elk feitelijk voorval waarvan de NAMB gemotiveerd beslist dat het een substantiële wijziging is.

Indien voor de gevallen in het eerste lid het opstellen van een nieuwe beveiligingsbeoordeling volgens de NAMB nodig is, wordt de wijziging niet als substantieel aanzien maar is een beslissing overeenkomstig artikel 2.5.2.19, 2.5.2.35 of 2.5.2.64, eerste lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek noodzakelijk.

Art. 13. Er dienen minstens eenmaal per kalenderjaar, met een periode van niet meer dan 18 maanden tussen de oefeningen, diverse soorten oefeningen te worden uitgevoerd door de haven. De deelname van PFSO's, CSO's of SSO's aan gezamenlijke oefeningen dient plaats te vinden met het oog op de beveiliging en implicaties voor de werkzaamheden van het schip. Bij deze oefeningen dienen onder meer de communicatie, coördinatie, beschikbaarheid van hulpmiddelen en de reacties te worden getest. Deze oefeningen kunnen :

1° op ware grootte of op het terrein worden uitgevoerd;

2° uit simulatie of werkcolleges bestaan; of

3° worden gecombineerd met andere oefeningen, zoals oefeningen op het gebied van reacties op noodsituaties of andere oefeningen van overheidsinstanties.

Les résultats de l'exercice sont communiqués au CLSM et ANSM concernés.

En vue des exercices, la Cellule de la Sûreté maritime dresse un état des lieux des ressources disponibles qui peuvent être utilisées pour maîtriser un incident de sécurité.

Art. 14. § 1^{er}. Un candidat ne peut participer à l'examen visé à l'article 2.5.2.39 du Code belge de la Navigation que s'il a suivi la formation obligatoire qui a duré au moins 18 heures.

§ 2. L'ANSM est chargé de l'élaboration des questions de l'examen visé à l'article 2.5.2.39 du Code belge de la Navigation.

§ 3. L'examen comprendra les 3 parties, à savoir :

1° 20 questions à choix multiples avec 4 options de réponse, chacune pour 10 points et sans points négatifs ;

2° 4 courtes questions ouvertes, chacune pour 10 points ;

3° un exercice approfondi sur 40 points.

La durée maximale de l'examen est de 2 heures.

§ 4. Pour réussir, le candidat doit obtenir la note minimale suivante :

1° 50% aux questions à choix multiples ;

2° 50% aux courtes questions ouvertes ;

3° 50% à l'exercice approfondi.

Art. 15. L'ANSM détermine la forme du certificat visé à l'article 2.5.2.39, § 2, alinéa 2, du Code belge de la Navigation.

Art. 16. Le cours de recyclage visé à l'article 2.5.2.39, § 2, alinéa 3, du Code belge de la Navigation peut être suivi à partir de 4 ans après l'obtention du certificat de PFSO ou après avoir suivi le cours de recyclage précédent.

Le cours de recyclage dure au moins six heures et comprend au moins les éléments suivants :

1° les changements de réglementation au cours des cinq dernières années ;

2° les instructions de l'ANSM au cours des cinq dernières années ;

3° les potentielles nouvelles menaces ;

4° les nouvelles formes d'actions illicites ;

5° les développements technologiques dans le domaine des équipements de sûreté.

L'organisme de formation soumet le contenu du cours de recyclage à la Cellule de la Sûreté maritime pour approbation.

À la fin du cours de recyclage, un court exercice écrit est réalisé sur la matière enseignée, sans qu'il soit évalué.

Art. 17. Les exercices dans une installation portuaire sont effectués conformément aux 18.4 au 18.6 inclus de la partie B du Code ISPS.

Art. 18. L'exemption des services réguliers de la fourniture des renseignements en matière de sûreté visée à l'article 2.5.2.48 est accordée par le président de l'ANSM pour une période maximale d'1 an renouvelable. L'exemption doit être demandée à la Cellule de la Sûreté maritime qui examine la demande et donne un avis au président.

Un recours contre la décision du président peut être introduit auprès du Ministre.

Art. 19. Lorsqu'il donne des avis sur un plan de sûreté, le MIK consulte le SGRS, le NCCN, l'OCAM et la Sûreté de l'État.

En cas d'infrastructure critique conformément de la loi du 1 juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques dans le secteur de l'énergie, la DG Energie est également consultée.

En cas d'infrastructure critique conformément de la loi du 1 juillet 2011 relative à la sécurité et la protection des infrastructures critiques dans les secteurs des communication électroniques et des infrastructures numériques, l'Institut belge des services postaux et des télécommunications est également consulté.

Art. 20. L'arrêté royal du 21 avril 2007 relatif à la sûreté maritime est abrogé.

De resultaten van de oefening worden meegedeeld aan het betrokken LCMB en de NAMB.

Met het oog op de oefeningen maakt de Cel Maritieme Beveiliging een overzicht van de beschikbare middelen die kunnen ingezet worden om een beveiligingsincident te beheersen.

Art. 14. § 1. Een kandidaat kan slechts deelnemen aan het examen bedoeld in artikel 2.5.2.39 van het Belgisch Scheepvaartwetboek indien men aanwezig was op de verplichte opleiding die minimaal 18u heeft geduurd.

§ 2. De NAMB wordt belast met het opstellen van de vragen voor het examen bedoeld in artikel 2.5.2.39 van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

§ 3. Het examen zal bestaan uit 3 onderdelen, met name:

1° 20 meerkeuzevragen met 4 antwoordopties telkenmale op 1 punt en zonder giscorrectie;

2° 4 korte open vragen, telkenmale op 10 punten;

3° uitgebreide oefening op 40 punten.

De maximale examenduur bedraagt 2 uur.

§ 4. Om te slagen moet de kandidaat de volgende minimale score halen:

1° 50% op de meerkeuzevragen;

2° 50% op de korte open vragen;

3° 50% op de uitgebreide oefening.

Art. 15. De NAMB bepaalt de vorm van het certificaat bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2, tweede lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek.

Art. 16. De heropfrissingscursus bedoeld in artikel 2.5.2.39, § 2, derde lid, van het Belgisch Scheepvaartwetboek kan gevolgd worden vanaf 4 jaar na het verkrijgen van het certificaat van PFSO of na het volgen van de vorige heropfrissingscursus.

De heropfrissingscursus bedraagt minimaal zes uren en omvat minstens de volgende onderdelen:

1° regelgevende wijzigingen in de laatste vijf jaar;

2° onderrichtingen van de NAMB van de laatste vijf jaar;

3° potentiële nieuwe dreigingen;

4° nieuwe vormen van ongeoorloofde acties;

5° technologische ontwikkelingen op het vlak van beveiligingsapparatuur.

De opleidingsinstantie legt de inhoud van de heropfrissingscursus voor aan de Cel Maritieme Beveiliging voor goedkeuring.

Op het einde van de heropfrissingscursus wordt een korte schriftelijke oefening gemaakt van de gegeven leerstof, zonder dat deze geëvalueerd wordt.

Art. 17. Oefeningen op een havenfaciliteit worden uitgevoerd overeenkomstig de punten 18.4 tot en met 18.6 van deel B van de ISPS-Code.

Art. 18. De vrijstelling voor geregelde diensten van de in artikel 2.5.2.48 bedoelde verschaffing van beveiligingsinlichtingen wordt verleend door de voorzitter van de NAMB voor een periode van maximaal 1 jaar die hernieuwbaar is. De vrijstelling wordt aangevraagd bij de Cel Maritieme Beveiliging die de aanvraag onderzoekt en een advies geeft aan de voorzitter.

Beroep tegen de beslissing van de voorzitter kan worden ingesteld bij de Minister.

Art. 19. Bij het geven van het advies over een beveiligingsplan van een kunst- of bouwwerk, kabel of pijpleiding raadpleegt het MIK, de ADIV, het NCCN, het OCAD en de VSSE.

Indien het kritieke infrastructuur overeenkomstig de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur in de sector Energie betreft, wordt ook de AD Energie van de FOD Economie geraadpleegd.

Indien het kritieke infrastructuur overeenkomstig de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur in de sector elektronische communicatie en digitale infrastructuur betreft, dan wordt ook het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie geraadpleegd.

Art. 20. Het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de maritieme beveiliging wordt opgeheven.

Art. 21. Le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions, le ministre qui a la défense dans ses attributions, le ministre qui a la police dans ses attributions, le ministre qui a la douane dans ses attributions et le ministre qui a les services des renseignements et de sécurité, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 4 juin 2023.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,
V. VAN PETEGHEM

Le Ministre de la Justice et de la Mer du Nord,
V. VAN QUICKENBORNE

La Ministre de la Défense,
L. DEDONDER

La Ministre de l'Intérieur,
A. VERLINDEN

Art. 21. De minister belast met de maritieme mobiliteit, de minister belast met de defensie, de minister belast met de politie, de minister belast met de douane en de minister belast met de inlichtingen- en veiligheidsdienst zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 4 juni 2023.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Financiën,
V. VAN PETEGHEM

De Minister van Justitie en Noordzee,
V. VAN QUICKENBORNE

De Minister van Defensie,
L. DEDONDER

De Minister van Binnenlandse Zaken,
A. VERLINDEN

**SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI,
TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE**

[2023/200110]

3 FEVRIER 2023. — Arrêté royal rendant obligatoire la convention collective de travail du 27 janvier 2022, conclue au sein de la Sous-commission paritaire pour le commerce du métal, relative au congé d'ancienneté (1)

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires, notamment l'article 28;

Vu la demande de la Sous-commission paritaire pour le commerce du métal;

Sur la proposition du Ministre du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Est rendue obligatoire la convention collective de travail du 27 janvier 2022, reprise en annexe, conclue au sein de la Sous-commission paritaire pour le commerce du métal, relative au congé d'ancienneté.

Art. 2. Le ministre qui a le Travail dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 3 février 2023.

PHILIPPE

Par le Roi :

Le Ministre du Travail,
P.-Y. DERMAGNE

—————
Note

(1) Référence au *Moniteur belge* :
Loi du 5 décembre 1968, *Moniteur belge* du 15 janvier 1969.

—————
Annexe

Sous-commission paritaire pour le commerce du métal

Convention collective de travail du 27 janvier 2022

Congé d'ancienneté
(Convention enregistrée le 20 juin 2022
sous le numéro 173501/CO/149.04)

En exécution de l'article 19 de l'accord national 2021-2022 du 2 décembre 2021.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG**

[2023/200110]

3 FEBRUARI 2023. — Koninklijk besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 27 januari 2022, gesloten in het Paritair Subcomité voor de metaalhandel, betreffende het anciënniteitsverlof (1)

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités, inzonderheid op artikel 28;

Gelet op het verzoek van het Paritair Subcomité voor de metaalhandel;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Algemeen verbindend wordt verklaard de als bijlage overgenomen collectieve arbeidsovereenkomst van 27 januari 2022, gesloten in het Paritair Subcomité voor de metaalhandel, betreffende het anciënniteitsverlof.

Art. 2. De minister bevoegd voor Werk is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 3 februari 2023.

FILIP

Van Koningswege :

De Minister van Werk,
P.-Y. DERMAGNE

—————
Nota

(1) Verwijzing naar het *Belgisch Staatsblad* :
Wet van 5 december 1968, *Belgisch Staatsblad* van 15 januari 1969.

—————
Bijlage

Paritair Subcomité voor de metaalhandel

Collectieve arbeidsovereenkomst van 27 januari 2022

Anciënniteitsverlof
(Overeenkomst geregistreerd op 20 juni 2022
onder het nummer 173501/CO/149.04)

In uitvoering van artikel 19 van het nationaal akkoord 2021-2022 van 2 december 2021.