

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2024/002491]

22 FEBRUARI 2024. — Koninklijk besluit tot bekrachtiging van onderrichting OND 01-2023 van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

FILIP, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.  
Gelet op het Belgisch Scheepvaartwetboek, artikel 2.5.2.45;

Gelet op de onderrichting OND 01-2023, aangenomen door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging op 16 maart 2023, zoals gewijzigd op 29 januari 2024;

Op voordracht van de Minister van Noordzee,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De onderrichting OND 01-2023, aangenomen door de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging op 16 maart 2023, zoals gewijzigd op 29 januari 2024 wordt bekrachtigd.

**Art. 2.** De minister belast met de maritieme mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 22 februari 2024.

FILIP

Van Koningswege :  
De Minister van Noordzee  
P. VAN TIGCHELT

\_\_\_\_\_

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2024/002491]

22 FEVRIER 2024. — Arrêté royal concernant la ratification de l'instruction INS 01-2023 de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.  
Vu le Code belge de la Navigation, l'article 2.5.2.45;

Vu l'instruction INS 01-2023 adoptée par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime le 16 mars 2023, comme modifiée le 29 janvier 2024 ;

Sur la proposition du Ministre de la Mer du Nord,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** L'instruction INS 01-2023 adoptée par l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime le 16 mars 2023, comme modifiée le 29 janvier 2024, est ratifiée.

**Art. 2.** Le ministre qui a la mobilité maritime dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 22 février 2024.

PHILIPPE

Par le Roi :  
Le Ministre de la Mer du Nord  
P. VAN TIGCHELT

\_\_\_\_\_

Bijlage bij het koninklijk besluit van 22 februari 2024 tot bekrachtiging van onderrichting OND 01-2023 van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

## **NATIONALE AUTORITEIT VOOR MARITIEME BEVEILIGING**

### **Onderrichting OND 01-2023**

#### **Historiek**

Aangenomen: NAMB/52 van 16 maart 2023

Gewijzigd: NAMB/E/1 van 29 januari 2024

#### **Normen & Standaarden – perimeterbeveiliging en toegangsprocedure**

De aanpassingen van de nieuwe wet maritieme beveiliging legt een groter belang bij de beveiligingsbeoordelingen van de havenfaciliteiten (PFSA's). Onderstaande normen en standaarden dienen de havens, havenfaciliteiten en inspectiediensten duidelijkheid en richtlijnen te verschaffen omtrent fysieke beveiliging en toegangsprocedures van de havenfaciliteiten.

Het document werkt met minimum vereisten en aanbevelingen die het LCMB kan gebruiken gedurende het opmaken van de beveiligingsbeoordeling. De havenfaciliteiten zijn verplicht om de minimumvereisten na te leven. Indien uit de beveiligingsbeoordeling zou blijken dat de havenfaciliteit dergelijke risico's heeft die de minimum standaarden overstijgen, dienen door het LCMB extra mitigerende maatregelen te worden voorgesteld aan de NAMB, waarna de NAMB de maatregelen kan verplichten. Deze extra maatregelen kunnen aanbevelingen zijn uit dit document en/of andere maatregelen. In een volgende stadium zal een guideline worden ontwikkeld, waaruit de beveiligingsbeambte informatie kan halen om tegemoet te komen aan de uitkomst van de beveiligingsbeoordeling.

Omdat elke havenfaciliteit specifieke kenmerken en omgevingsfactoren heeft, primeert een resultaatverbintenis eerder dan een middelenverbintenis. Indien de havenfaciliteit kan aantonen dat het alternatief gelijkwaardig is dan de minimumvereisten van dit document, dan kan het LCMB dit goedkeuren via het gemotiveerd advies, waarna de NAMB een finale goedkeuring kan geven.

### **1. Perimeter & omheining**

#### **1.1. Perimeter**

Afbakenen van de grenzen van de faciliteit of van de beveiligingszone, waarbinnen de regels van de ISPS-code en de onderrichtingen van de NAMB van toepassing zijn, en de havenfaciliteit verantwoordelijk is voor de naleving hierop.

## Standaard

- De bevoegde autoriteiten (LCMB-NAMB) bepalen de perimeter aan de hand van het PFSA:
  - De perimeter omvat de gehele havenfaciliteit waarop het bedrijf actief is. Hieronder vallen ook de gebieden waar laad- en los operaties plaats vinden, waar goederen en/of passagiers worden behandeld.
  - De perimeter is volledig afgesloten om onbevoegden de toegang te verhinderen, en adequate toegangsprocedures te kunnen voorzien.

## Uitzondering

- De bevoegde autoriteiten (LCMB-NAMB) kunnen op basis van het PFSA en naar aanleiding van lage risico activiteiten, uitzonderingen toestaan voor volgende categorieën:
  - Publieke kaaien;
  - Wachtkaaien;
  - Bulk terminal non-food.
- Een uitzondering voor ‘Bulk non-food’ kan op basis van het PFSA worden toegestaan, mits er wordt voldaan aan volgende voorwaarden.:
  - Het PFSA wordt onderbouwd door beeldmateriaal en de verklaring dat de zeeschepen niet aanmeren aan de kaai. Bijvoorbeeld, wanneer er gebruik wordt gemaakt van spudpalen door de zeeschepen.
  - In het geval de zeeschepen aanmeren aan de kaai, dienen de volgende zaken in het PFSA te worden beoordeeld en/of opgenomen:
    1. De voorgaande en volgende aanloophavens van de zeeschepen zijn niet-risicovol;
    2. De oorsprong en bestemming van de goederen zijn niet-risicovol;
    3. De gekende actuele dreigingen of de gekende incidenten zijn geen indicatie voor een omheining;
    4. Een DoS wordt opgesteld door de havenfaciliteit met elk zeeschip dat aanmeert, zodat:
      - Het zeeschip op de hoogte wordt gesteld door de havenfaciliteit dat de havenfaciliteit niet omheind is, en
      - Het zeeschip de toegangscontrole uitvoertDeze DoS'en dienen 3 jaar bijgehouden te worden door de havenfaciliteit, volgens art. 2.5.2.46. van het Belgisch Scheepvaartwetboek;
    5. Er toezicht is op de havenfaciliteit als er zeeschepen behandeld of gemeerd worden.
- Zones die risico's inhouden en gelinkt zijn aan de faciliteit, kunnen door middel van het PFSA worden toegevoegd aan de perimeter (bv. Externe magazijnen, distributie goederen,...).

## 2.2. Omheining

De omheining bakent de perimeter af en dient onbevoegden de toegang te verhinderen en intrusies te vertragen. De omheining kan uit hekwerk bestaan, maar alternatieve constructies zoals betonnen muren, zijn mogelijk indien ze evenwaardig zijn. Deze omheiningen, hekwerk of alternatieve constructies, worden gecontroleerd en goedgekeurd door het LCMB.

## Standaard

- Minimum:
  - Totale hoogte min. 2.4 m vaste constructie. Overklim beveiliging vormt een extra onderdeel, bovenop de vaste constructie.  
=> *uitzonderingsbesluit Vlaamse regering 15/06/16 havengebied: tot 3 meter geen stedenbouwkundige vergunning nodig.*
  - Verankerd, verstevigd of ingegraven in de grond. Omheining kan ook bevestigd worden op vaste constructies (jersey blokken of andere constructies). Deze vaste constructies maken onderdeel uit van de 2.4m totale hoogte.
  - Overklim beveiliging (prikkelraad, concertina,...) bovenop de hoogte van 2.4m. Uitzonderingen kunnen door het LCMB worden toegestaan, omwille van veiligheidsredenen.
  - Binnendringen via een ruimte tussen de omheining en de poort/bareel, moet verhinderd worden door één van onderstaande maatregelen:
    - Omheining die nauw aansluit aan de poort/bareel;
    - Toegangspoorten die onder cameratoezicht staan;
    - Toegangspoorten die bemand zijn;
    - Slagboomkasten dienen voldoende te zijn afgeschermd, opdat inklimming langs deze weg onmogelijk is.
- Aanbevelingen:
  - Omheining op jersey blokken (tegen binnen dringen van voertuigen);
  - Minimum 3 rijen prikkeldraad;
  - Gebruik maken van niet corroderende materialen;
  - Giek prikkeldraad recht omhoog;
  - Detectie systemen: smart fence, alarm, schrikdraad, enz. .

## Afscheiding langs waterzijde

- Minimum:
  - Het laatste stuk van het hekwerk aan de waterzijde omvat minstens één van volgende elementen:
    - Een T of een L constructie met een van volgende elementen:
      - Hekwerk dat geen grip toe laat;
      - Prikkeldraad;
      - Metaalplaat dat geen grip toe laat;
    - Andere constructie die inklimming verhindert: bv. Container;
    - De waterzijde van de faciliteit staat onder menselijk of digitaal toezicht, als er zeeschepen aanwezig zijn;
    - De afscheiding houdt ook rekening met mogelijke getijden.
- Aanbevelingen:
  - De schepen en de scheepstouwen worden altijd aangelegd binnen perimeter van de faciliteit.

- Indien de sloopstouwen bij naburige faciliteiten worden aangelegd, dient er een convenant (in het PFSP) te worden opgesteld met de naburige faciliteiten.
- Indien de sloopstouwen buiten de faciliteit liggen en niet bij naburige faciliteiten, dient er extra beveiliging te worden voorzien.

## Mobiel hekwerk

- Minimum:
  - Plaatsen van één van onderstaande soorten omheining of maatregelen:
    - Hekwerk
      - Geplaatst in betonnen blokken of op andere wijze verankerd in de grond. Dit voor elk stuk hekwerk;
      - Elk stuk hekwerk wordt ten minste met twee clips vastgemaakt aan het volgende stuk.
    - Het gebruik en plaatsen van containers kan een evenwaardig alternatief vormen.
    - Indien hekwerk of alternatieven door werkzaamheden niet mogelijk zijn, dient er toezicht te worden georganiseerd door eigen personeel of bewakingsagenten.
- Aanbevelingen:
  - Extra toezicht door camera's of bewakingsagenten;
  - Extra beveiligingsmaatregelen nemen aan de hand van de goederen/passagiers & tijdsduur.

## Perimeter controle

- Minimum:
  - Frequentie: De havenfaciliteit stelt de frequentie voor, waarna deze wordt goedgekeurd of aangepast door het LCMB, op basis van het PFSA. Het LCMB kan eveneens, naar aanleiding van verschillende incidenten, de perimeter controle opleggen als bijkomende maatregel of de frequentie hiervan verhogen.
  - Van de perimetercontrole worden rapporten opgemaakt en doorgegeven aan de PFSO
  - Opmaken van rapporten van beschadigingen aan de omheining/perimeter en rapporteren aan het LCMB-NAMB.
- Aanbevelingen:
  - Bij perimetercontrole gebruik maken van controle punten en tagpunten
  - Bij perimetercontrole gebruik maken van 'man down systeem'
  - Camera & video bewaking;
    - Vaste camera's op zwakke punten en blinde vlekken.
    - Opnemen van de gehele perimeter in de 'controle camera ronde'.
  - Voldoende verlichting plaatsen voor de kwaliteit van de camerabeelden en veiligheid van eigen personeel of bewakingsagenten.

## Geen obstakels

- Minimum:
  - Tegen de omheining worden geen verplaatsbare obstakels toegelaten. (bv. Paletten, voertuigen, ladders, vuilbakcontainers, enz.);
  - Al-dan niet verplaatsbare obstakels die de efficiëntie van de omheining in het gedrang brengen zullen door het PFSA/LCMB beoordeeld worden. Bij deze beoordeling zal rekening gehouden worden met de te behandelen goederen/passagiers en incidenten. Wanneer deze obstakels zich op het openbaar domein bevinden, worden bijkomende maatregelen gevraagd aan bevoegde overheden met het oog op het beveiligen van de haven (bv. Parkeerverbod);
  - In de mate van het mogelijke worden vaste obstakels niet toegelaten of indien dit niet mogelijk is, wordt de omheining hieraan aangepast. (bv. hogere omheining naast elektriciteitscabine, verkeersbord, enz.).
- Aanbevelingen:
  - Bomen, struiken en/of ander vegetatie die het zicht belemmeren of inklimming kunnen vergemakkelijken, dienen te worden verwijderd (rekening houdend met wetgeving omtrent bosbeheer).
  - “Rationele” perimeter met rechte lijnen nastreven (eerder dan omheining met veel hoeken).
  - Nastreven om hoogten op het terrein te volgen (eerder dan omheining aan voet van een heuvel, dat overspringen kan faciliteren).

## Reparatie beschadigingen omheining

- Minimum:
  - Er dient onmiddellijk na vaststelling van beschadiging(en) in de omheining actie te worden ondernomen, om de integriteit van de omheining te verzekeren. Hierbij dient er ook een actieve opvolging te zijn van de herstelwerkzaamheden.
  - Plaatsen van mobiel hekwerk en spandraad
- Aanbevelingen:
  - Technische diensten van de faciliteit voorzien van reparatiematerialen en reserve materialen of een raamcontract opstellen met externe firma's.
  - Extra toezicht (camerabewaking, bewakingsagent,...)
  - Het plaatsen van containers om de opening af te sluiten
  - Verhoging van patrouilles of controleronden aan de beschadigde omheining

## 2. Poorten

Poorten vormen de toegangspunten in de omheining, waarmee de perimeter wordt afgebakend, en waarlangs personen toegang kan worden verleend. Daarnaast dienen poorten ook om onbevoegden de toegang te verhinderen en intrusies te vertragen. De hieronder vernoemde soorten van poorten vormen een niet-exhaustieve lijst als voorbeeld.

## 2.1 Standaard

- Minimum:
  - Poorten en deuren zijn enkel open voor een tijdsperiode om toegelaten personen en voertuigen toegang te verlenen of om hen de mogelijkheid te geven de faciliteit te verlaten. Indien de poorten onder continu toezicht staan (fysiek of digitaal), kan de poort gewoon open staan
  - Poorten en de omheining hebben dezelfde hoogte, namelijk 2.4m (overklimbeveiliging niet meegerekend)
  - Poorten beschikken minimum over een puntenkam als overklimbeveiliging. Andere soorten overklimbeveiliging kunnen steeds aan het LCMB per PFSP worden voorgesteld.
  - Binnendringen via een ruimte tussen de omheining en de poort/bareel, moet verhinderd worden door één van onderstaande maatregelen:
    - Omheining dat nauw aansluit aan de poort/bareel;
    - Poorten die onder cameratoezicht staan;
    - Poorten die bemand zijn;
    - Slagboomkasten dienen voldoende te zijn afgeschermd, opdat inklimming langs deze weg onmogelijk is.
  - Poorten moeten in gesloten positie op slot kunnen worden gedaan.
  - Aan elke operationele toegang dient een ISPS-bord te worden geplaatst. Bij faciliteiten van de eerste categorie (Publieke kaai, wachtkaai en Bulk terminal non-food) kan hier mits het PFSA een uitzondering op worden gemaakt.
  - Operationele toegangspoorten (tijdens de uren dat de faciliteit werkzaam is) dienen één van volgende monitoring te hebben
    - Fysiek;
    - Camera;
    - Digitale controle & alarmsysteem met dispatch.
  - Operationele toegangspoorten dienen verlichting te hebben.
  - Het PFSP dient volgende zaken te beschrijven, aan de hand van een kaart:
    - Perimeter van de faciliteit;
    - Elke mogelijke toegangspoort/punt (ook diegene die niet in gebruik zijn);
    - Functiebeschrijving van de toegangspoort/punt (bezoekers, werknemers, brandpoort,...);
    - Camera's & cameradekking.
  - Voor toegangen die niet automatisch sluiten, dient één van volgende maatregelen te worden gebruikt:
    - De toegang wordt afgesloten met een sleutel en/of ketting en sleutel. De sleutel is onderdeel van het sleutelmanagementsysteem.
    - Code-systeem:
      - Regelmatig vervangen van codes of gebruik van unieke codes.
      - De frequentie van het vervangen van codes kan ook bepaald worden door het PFSA.
  - Security awareness van eigen personeel en/of bewakingsagenten omtrent poorten:

- Het correct afsluiten van poorten;
  - Opmerken en verhinderen van tailgating;
  - Opmerken van abnormaliteiten: blokkeren van poorten, manipuleren van sloten, informatie achterlaten omtrent gebruik toegang (bv. Codes);
  - Het melden van alle on/opzettelijke beschadigingen indien deze van deze aard zijn dat binnen dringen mogelijk is, dienen aan de PFSO en het LCMB te worden gemeld. Hierbij dienen dan ook extra beveiligingsmaatregelen te worden genomen.;
- Aanbevelingen
    - Visueel signaal dat de poort open is;
    - Anti-tailgating sluis met twee slagbomen/hekken;
    - Poorten en deuren sluiten automatisch of generen een alarm/signaal als deze te lang open zijn;

## 2.2 Hoofdingang

- Minimum:
  - Aan de hoofdingang is een communicatietool en/of een contactnummer aanwezig, indien de faciliteit niet 24/7 operationeel is.
- Aanbevelingen:
  - Geweigerde vrachtwagens, personen & lading kunnen vlot de hoofdingang verlaten (zonder het terrein te betreden).

## 2.3 Slagbomen

- Minimum:
  - Slagbomen zijn groot genoeg om toegang te voet en/of per wagen te verhinderen;
  - Er is fysiek of via camera's toezicht op de slagbomen;
  - De toegang aan de slagbomen wordt buiten de operationele uren extra afgesloten met een poort. Of indien enkel de slagbomen een essentieel onderdeel vormen van de omheining, dient er over- en onderklim beveiliging te zijn, om intrusies te vertragen.
  - Er is geen opening tussen de omheining en de slagboomkasten. Ook de slagboomkasten dienen te zijn voorzien van overklim beveiliging.
- Aanbevelingen:
  - Slagbomen hebben over- en onderklim beveiliging

## 2.4 Draaihek

- Minimum:
  - Anti-pass back systeem voor draaihekken met een badge;
  - Draaihekken kunnen slechts 1 persoon doorlaten na identificatie;

- Overklimbeveiliging bovenop het draaihek, zodoende dat het draaihek niet als ladder kan worden gebruikt.
- Aanbevelingen:
  - In het draaihek dient een vast stuk te worden verwerkt, opdat men niet mee naar buiten of binnen kan draaien als een andere persoon binnen of buiten gaat.
  - Cameratoezicht op het draaihek. Dit is eveneens al vermeld via ‘toezicht (fysiek of digitaal) op alle operationele toegangen.’

## 2.5 Spoortoegang

- Minimum:
  - Onderkruipbeveiliging onderaan de spoorpoort (bv. Plaatsen stenen blokken tussen de sporen);
  - Sluiten van de spoorpoort nadat de trein is gepasseerd. Dit dient zo snel mogelijk te worden uitgevoerd.
  - Monitoring (fysiek of via camera) wanneer de spoorpoort open is.
  - De spoorpoort wordt zo laat mogelijk geopend.
- Aanbevelingen:
  - Het openen en sluiten van de spoorpoort wordt door de faciliteit gedaan, zodat de treinoperatoren geen sleutel/code van de spoorpoort hebben.

## 2.6 Nooduitgang

- Minimum:
  - Er zijn procedures bij calamiteiten en noodgevallen, waardoor de nooddiensten toegang verkrijgen;
  - Nooduitgangen zijn zichtbaar aangeduid;
  - Faciliteiten die niet 24/7 operationeel zijn, hebben een 24/7 contact nummer (PFSO?) voor de nooddiensten.
- Aanbevelingen:
  - Regelmatige controle van de correctheid & toegankelijkheid tot de contactnummers.
  - Er is een alarm systeem of een signaal wanneer nooduitgangen worden gebruikt;

## 2.7 Deuren en dergelijke

- Minimum:
  - Instellen van procedures en sleutelmanagementsystemen;
  - Regelmatige controle omtrent de geslotenheid van deuren, magazijnen, enz.;

- Deuren en openingen in de perimeter kunnen enkel worden geopend door geautoriseerd personeel.

## **2.8 Poorten en deuren die zelden worden gebruikt**

- Minimum:
  - Poorten en deuren die zelden worden gebruikt, zijn permanent gesloten;
  - Overzicht van welke (geautoriseerde) personen deze kunnen openen en een sleutelmanagementsysteem.
- Aanbevelingen:
  - Regelmatige controle of de poorten en deuren gesloten zijn.

## **2.9 Beschadigde poorten of deuren**

- Minimum:
  - Onmiddellijke herstelling door tijdelijke oplossingen, afhankelijk van de beschadiging(en).
- Aanbevelingen :
  - Technische diensten van de faciliteit voorzien van reparatiematerialen en reserve materialen of een raamcontract opstellen met externe firma's.
    - Extra fysiek toezicht door eigen personeel of bewakingsagent;
    - Sluiten van het toegangspunt.

### **Uitzonderingen:**

- Werfzones: Afspraken omtrent werfzones dienen te worden opgemaakt met het LCMB. Hierbij dient ook een addendum te worden opgenomen in het PFSP.
- Publieke kaai, wachtkaai en Bulk terminal Non-food (naar analogie standaard perimeter & omheining), mits uitzondering via het PFSA.

## **3. Toegangsprocedure**

Het binnenkomen en verlaten van een havenfaciliteit dient te gebeuren via gecontroleerde toegang(en). De toegangsprocedure dient ervoor te zorgen dat bevoegden personen toegang verkrijgen, en onbevoegden niet. Daarnaast biedt het ook een overzicht van wie zich op elk moment op de faciliteit bevindt. Tot slot is het noodzakelijk voor het havenverbod (BSW art. 2.5.2.81), om iedere persoon die toegang wenst te krijgen tot de havenfaciliteit te controleren via het ISPS-platform.

### **3.1 Standaard**

- Op alle ISPS-havenfaciliteiten.

- Minimum:
  - Registratie identiteit: Op basis daarvan wordt een toegangsmiddel toegekend zoals een badge of een code. De badge bevat minimaal firmanaam, naam houder, vervaldatum en foto van de houder. Het LCMB kan in het PFSA bepalen of er een badge dient te worden gebruikt en ook of hier nog bijkomende gegevens op moeten worden opgeslagen, zoals onder andere biometrische data.
  - Toekennen toegangsrechten: De havenfaciliteit is hier verantwoordelijk voor. Dit kan selectief zijn in tijd en/of de plaatsen waar men toegang toe krijgt. De PFSO kent de toegangsrechten toe en is in staat daarvan een overzicht te geven op simpele aanvraag van de autoriteiten. Het LCMB kan in het PFSA bepalen welke zones minimaal beperkt toegankelijk dienen te worden gemaakt.
  - Bewijzen van de identiteit: Er dienen steekproeven te gebeuren op de badge/ID-kaart of dit wel een legitiem toegangsbewijs is en/of de persoon die ervan gebruik maakt wel de rechtmatige houder is. Hiervoor kan men werken met foto, biometrische data,... Het LCMB kan in het PFSA bepalen welke steekproeven hierop minimaal dienen te gebeuren. Voor éénieder die toegang verkrijgt tot een havenfaciliteit dienen de gegevens in de tabel onder 3.3 te worden verwerkt.
  
- Uitzondering:
  - Wachtkaaien kunnen, indien aangetoond door het PFSA, een uitzondering krijgen op het organiseren van toegangsprocedures op de landzijde. De verantwoordelijkheid voor het verhinderen van onbevoegde toegang tot een schip, wordt in dit geval aan het schip overgedragen.
  
- Aanbevelingen:
  - Er is cameratoezicht op de wachtkaai vanuit de kapiteinskamer of andere diensten van het havenbestuur.

### 3.2 Toegangsprocedure

- Vooraanmelding voor: contractors, bezoekers, leveranciers/klanten,...
  - Overleg tussen faciliteit en schip omtrent vooraanmelding voor leveranciers, bemanningswissels, bezoekers,..
  - Indien een bezoeker niet op voorhand is aangemeld, dient hieromtrent een procedure te worden uitgeschreven (bv. Contactpersoon) hoe men hiermee dient om te gaan.
  - Uitzondering vooraanmelding: bevoegde autoriteiten, hulpdiensten, vaste werknemers (+ vaste ploeg havenarbeiders), vakbonden, aalmoezeniers, loodsen en bootmannen.

- Aanbevelingen
  - Het werkschema van losse havenarbeiders wordt gekoppeld aan toegangsrechten voor de havenfaciliteit waar ze te werk gesteld zullen worden. Momenteel lopen hierover verschillende proefprojecten bij Belgische havenfaciliteiten.
  - Bezoekers dienen een contactpersoon op te geven voor hun bezoek, waarna deze persoon wordt gecontacteerd om de bezoeker te begeleiden of naar de contactpersoon wordt begeleid
- IN en UIT registratie van iedereen
  - Personen, rijders, eigen personeel,...
  - Voertuigen
- Ten allen tijden dient een aanwezigheidslijst te kunnen worden gegenereerd, dit ook naar aanleiding van evacuatie of andere incidenten.
- Bewaartermijn
  - Termijn te bepalen aan de hand van het PFSA, met een standaard minimum van 1 jaar.
  - Max. 10 jaar en bepaald in het PFSP (BSW. 2.5.2.90)
- ID-vaststelling
  - Identificatie van persoon, waarvoor hij/zij zich uitgeeft, wordt gedaan aan de hand van een identiteitskaart of ander identiteitsbewijs, uitgegeven door een nationale overheid.
  - Badges worden toegekend na verificatie met een identiteitsbewijs en een bewijs dat de persoon in kwestie gerechtigd is om een badge aan te vragen.
- Aanbevelingen
  - Voorbeelden van identiteitsbewijs: identiteitskaart, rijbewijs, paspoort en zeemansboekje
  - Correcte identificatie
    - Getraind personeel voert kritisch verificatie van identiteit en documenten uit
    - Vragen van identificatie documenten
    - Vergelijking van foto identificatie document met persoon in kwestie
    - Het gebruik van biometrische gegevens

### **3.3 Gegevens die verwerkt kunnen worden**

Personeel, havenarbeiders, bezoekers,...	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Datum en tijd IN/UIT</li> <li>• Naam &amp; voornaam</li> <li>• Rijksregisternummer (Belgen)</li> <li>• Geboortedatum, adres en nationaliteit (niet Belgen)</li> <li>• E-mailadres</li> <li>• Onderneming</li> <li>• Reden van bezoek</li> <li>• Verificatie foto</li> <li>• Biometrische gegevens (enkel mogelijk via PFSA)</li> </ul>
--	---

Bemanning	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verplichte registratie wanneer zij de terminal verlaten of betreden</li> <li>• Bemanningslijst (bij SPN – Schengen Control)</li> <li>• Zeemansboekje of paspoort (enkel Schengen-zone)</li> </ul>
Bevoegde autoriteiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naam &amp; voornaam of identificatienummer (stamnummer)</li> <li>• Controle mogelijke foto (optioneel)</li> </ul>
Begeleide busbezoeken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie van alle gevraagde gegevens zoals ‘bezoekers’ van de gids/begeleider/organisator</li> <li>• Registratie naam &amp; voornaam passagiers, mits zij de bus NIET verlaten. Indien zij de bus verlaten en de ISPS-zone betreden, dienen zij zich aan te melden zoals ‘bezoekers’.</li> </ul>
Interventievoertuigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nummerplaat</li> <li>• Aantal personen in wagen</li> </ul>
Voertuigen (trekker)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Land van inschrijving/herkomst</li> <li>• Nummerplaat</li> <li>• In geval vrachtwagen – nummerplaat trekker</li> </ul>

### 3.4 Mogelijke toegangsprocedures

Er zijn meerdere mogelijkheden van toegangsprocedures. Dit is afhankelijk van de terminal en de operaties. Door middel van het PFSA en deze normen, kunnen bepaalde vereisten worden bepaald.

- Algemene principes
  - Het gebruik van de toegangsprocedures worden adequaat en correct toegepast
  - Badges en codes zijn strikt persoonlijk
    - Uitzondering: badges voor interventiediensten kunnen op voertuig
    - Bij het opmaken van het PFSA en het PFSP dient de oefening te worden gemaakt hoe interventiediensten op een correcte wijze toegang kunnen krijgen tot de havenfaciliteit.
    - Dezelfde oefening dient ook te worden gemaakt voor:
      - Operationele diensten van de havenautoriteit
      - Brandweer en brandweerpoorten
      - Dienstverleners aan schepen (loods, bootsman, sleepboot)
  - Te verwerken gegevens (BSW art. 2.5.2.88)
    - Naam en voornaam
    - Aankomst- en vertrekuur en datum van het bezoek
    - Rijksregisternummer voor Belgen
    - Geboortedatum en adres voor niet-Belgen
    - Nummerplaat van wagens en trekkers (vrachtwagen) die de havenfaciliteit binnen- en buitenrijden.
    - Emailadres
    - Biometrische gegevens, indien van toepassing (BSW art. 2.5.2.84)

- Doel van het bezoek
- foto
- Toegangsmonitoring
  - Beperkingen in tijd en ruimte moeten worden nagestreefd
  - Het systeem dient actueel en up to date zijn
  - Beperkte gebieden zijn voorzien van badge of sleutelsystemen, waarbij gewerkt wordt met toegangsrechten (badge) en sleutelmanagementsystemen
- Technische mogelijkheden
  - Badges (tijdelijk/langdurig)
    - Anti-pass back systeem voorzien (ook bij normen ‘poorten – draaihek’)
    - Zichtbare data op badge
      - Naam (voor & achter)
      - Bedrijf
      - Foto
      - Vervaldatum
    - Biometrische gegevens
      - Nieuwe wet 01/01/23
      - Enkel na aantonen PFSA
  - Codes
    - Regelmatig vervangen van codes of gebruik maken van unieke codes.
    - De frequentie van het vervangen van codes kan ook bepaald worden door het PFSA.
  - Logboek
    - Uit-registratie nakijken
    - Correcte gegevens:
      - Vraag identiteitsbewijs (is ruimer dan identiteitskaart, mag door bewaking of ‘burgerpersoneel’).
      - Controle correcte datum
    - GDPR: persoonsgegevens mogen niet zichtbaar zijn van voorgaande bezoekers
  - Fast gate – nummerplaat herkenning
    - Kan toegekend worden door LCMB
    - Interventiediensten en eigen personeel
    - Identiteit bestuurder dient achterhaald te kunnen worden

### 3.5 Toezicht & naleving

- Het PFSP beschrijft duidelijk de toegangsprocedures.
- De toegangsprocedure en de noodplanning (evacuatie, active shooter,...) zijn op elkaar afgestemd.
- Voorzie duidelijke procedures en richtlijnen voor de personen die instaan voor registratie en/of toezicht van de toegangsprocedures. Deze procedures en richtlijnen dienen ter beschikking te zijn van de betrokken personen, aan de toegangen.

- Controleer op regelmatige basis de effectiviteit van de toegangsprocedures (checks)
- Voorzie toezicht op de operationele toegangen (fysiek of camera)
  - Zie hiervoor standaarden ‘poorten’
- Creëer beveiligingsbewustheid
  - Organiseer regelmatige briefings en awareness trainingen over
    - Correcte toegangsprocedures en de richtlijnen hierover
    - Bewustzijn omtrent verdachte handelingen en situaties
    - Rapportage en analyse van de inbreuken omtrent toegang (misbruik toegangsprocedures, storingen, beschadigingen, onbevoegde toegang,...)
  - Gebruik bij 1 van de 4 ISPS-kwartaal oefeningen de toegangsprocedures in de oefening
- Sancties
  - Communiceer toegangsprocedures met werknemers en klanten. Na inbreuk of niet naleving hiervan, kan persoon voor bepaalde tijd de toegang worden geweigerd
  - Binnendringen in een havenfaciliteit is een inbreuk en dient gemeld te worden aan de scheepvaartpolitie (art. 546/1 strafwetboek)
  - Indringing en niet naleven van toegangsprocedures dient gemeld te worden aan het LCMB.

#### **Uitzondering op standaard toegangsprocedures**

Er zijn uitzonderingen mogelijk voor de identificatie van inspectiediensten. Deze inspectiediensten staan in art. 4.2.4.4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek beschreven.

Identificatie door middel van:

- Naam en Voornamen
- Of
- Identificatienummer gegeven door de overheidsdiensten waarvoor de inspecteur werkt

#### **Aanbevelingen**

- Bij de identificatie van de inspectiediensten kan ook de reden van bezoek worden gevraagd en genoteerd.

#### **Aandachtspunten bij toegangsprocedures**

- GDPR : De toegangsprocedures en registratie dient conform de Europese GDPR regelgeving te gebeuren.

## **4. Beveiliging laad en los apparatuur**

- Minimum
  - Enkel gekwalificeerd personeel mag de laad-en los apparatuur bedienen
  - Laad-en los apparatuur is beveiligd met sleutel (onderdeel sleutelmanagementsysteem) of een badge (persoonlijk)

- Aanbevelingen
  - Er wordt gebruik gemaakt van locatie bepaling
  - Elke beweging of manipulatie van de goederen wordt geregistreerd, om verdachte handelingen op te sporen
  - Streven naar AEO certificatie

Gezien om gevoegd te worden bij ons besluit van 22 februari 2024 tot bekrachtiging van onderrichting OND 01-2023 van de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging

Van Koningswege,  
De Minister van Noordzee

P. VAN TIGCHELT

Annexe à l'arrêté royal du 22 février 2024 concernant la ratification de l'instruction INS 01-2023 de l'Autorité Nationale de Sûreté Maritime

## **AUTORITÉ NATIONALE DE SÛRETÉ MARITIME**

### **Instruction INS 01-2023**

#### **Historique**

Adopté : ANSM/52 du 16 mars 2023

Modifié : ANSM/E/1 du 29 janvier 2024

#### **Normes et standards pour la sûreté du périmètre et la procédure d'accès**

Les modifications apportées à la nouvelle loi sur la sûreté maritime accordent une plus grande importance aux évaluations de sûreté des installations portuaires (PFSA). Les normes et standards repris ci-dessous devraient apporter de la clarté et des lignes directrices aux ports, installations portuaires et services d'inspection en matière de sécurisation physique et de procédures d'accès aux installations portuaires.

Le document contient des exigences minimales et des recommandations que le CLSM peut utiliser lors de la préparation de l'évaluation de sûreté. Les installations portuaires sont tenues de respecter les exigences minimales. Si l'évaluation de sûreté révèle que l'installation portuaire présente des risques dépassant les normes minimales, des mesures supplémentaires d'atténuation du risque doivent être proposées par le CLSM à l'ANSM, après quoi cette dernière peut imposer ces mesures. Ces mesures supplémentaires peuvent être des recommandations inscrites du présent document et/ou d'autres mesures. Au stade suivant, une ligne directrice sera élaborée, dans laquelle l'agent de sûreté pourra puiser les informations nécessaires pour se conformer au résultat de l'évaluation de la sûreté.

Comme chaque installation portuaire a des caractéristiques et des facteurs environnementaux spécifiques, c'est une obligation de résultat qui prévaut sur l'obligation de moyens. Si l'installation portuaire peut démontrer que la solution alternative est équivalente aux exigences minimales reprises dans le présent document, le CLSM peut approuver cette solution par le biais d'un avis motivé, après quoi l'ANSM pourra donner une approbation finale.

### **1. Périmètre et clôture**

#### **1.1. Périmètre**

Définition des limites de l'installation ou de la zone de sûreté à l'intérieur de laquelle les règles du code ISPS et les instructions de l'ANSM sont d'application et où l'installation portuaire est responsable du respect de ces règles et instructions.

## Standard

- Les autorités compétentes (CLSM-ANSM) définissent le périmètre sur la base de la PFSA :
  - le périmètre couvre l'ensemble de l'installation portuaire sur laquelle opère l'entreprise. Il s'agit des zones où se déroulent les opérations de chargement et de déchargement, et où l'on s'occupe des marchandises et/ou des passagers ;
  - le périmètre est entièrement clôturé pour empêcher tout accès non autorisé et pour pouvoir mettre en place des procédures d'accès adéquates.

## Exception

- Les autorités compétentes (CLSM-ANSM) peuvent, sur la base de la PFSA et à la suite d'activités à faible risque, accorder des dérogations pour les catégories suivantes :
  - les quais publics ;
  - les quais d'attente ;
  - le terminal pour les produits non alimentaires en vrac.
- Une exception pour les produits "non alimentaire en vrac" peut être accordée sur la base de la PFSA, pour autant que les conditions suivantes soient remplies :
  - La PFSA est étayée par du matériel visuel et des explications que les navires de mer n'accostent pas au quai. Par exemple, poteau de spud (spudpaal en Néerlandais) sont utilisées par les navires de haute mer.
  - Si des navires de mer accostent au quai, les éléments suivants doivent être examinés et/ou inclus dans la PFSA:
    1. Les ports d'escale précédents et suivants des navires de haute mer ne présentent pas de risques ;
    2. L'origine et la destination des marchandises ne présentent pas de risques;
    3. Les menaces actuelles connues ou les incidents connus n'indiquent pas la nécessité d'une clôture ;
    4. Un DoS est établie par l'installation portuaire pour chaque navire de mer qui accoste, de sorte que :
      - Le navire de mer soit informé par l'installation portuaire que celle-ci n'est pas clôturée, et
      - Le navire de mer procède au contrôle d'accès.Ces DoS doivent être conservées pendant 3 ans par l'installation portuaire, conformément à l'article 2.5.2.46. du Code belge de la Navigation;
    5. L'installation portuaire est surveillée lorsque des navires de mer font l'objet d'opérations ou sont simplement amarrés.
- Des zones à risque liées à l'installation peuvent être ajoutées au périmètre par le biais de la PFSA (par exemple, les entrepôts externes, les biens de distribution, ...).

## 2.2. Clôture

La clôture délimite le périmètre, sert à empêcher tout accès non autorisé et retarde les intrusions. La clôture peut être constituée d'un grillage, mais des structures alternatives, telles que des murs

en béton, sont possibles à condition qu'elles soient de même valeur. Ces clôtures, grillages ou structures alternatives sont inspectées et approuvées par le CLSM.

## Standard

- Minimum :
  - Hauteur totale : min. 2,4 m de structure fixe. La protection contre l'escalade constitue un élément supplémentaire, en plus de la structure fixe.  
=> *arrêté de dérogation du Gouvernement flamand du 15/06/16 fixant la délimitation de la zone portuaire : jusqu'à 3 mètres, aucun permis d'urbanisme nécessaire.*
  - Ancrée, renforcée ou enterrée dans le sol. La clôture peut également être attachées à des structures fixes (blocs de jersey ou autres structures). Ces structures fixes font partie de la hauteur totale de 2,4 mètres.
  - Protection contre l'escalade (barbelés, concertina, ...) à une hauteur de 2,4m. Des exceptions peuvent être accordées par le CLSM pour des raisons de sécurité.
  - L'intrusion par un espace entre la clôture et le portillon ou la barrière doit être empêchée par l'une des mesures suivantes :
    - clôture sans espace pour se faufiler entre elle et le portillon ou la barrière ;
    - portillons d'accès qui sont surveillés par une caméra ;
    - Portillons d'accès qui sont contrôlés par du personnel de surveillance ;
    - Les caissons de barrières doivent être protégés de manière adéquate pour rendre une intrusion par escalade impossible par cette voie-là.
- Recommandations :
  - clôture sur blocs de jersey (contre l'intrusion de véhicules) ;
  - au moins 3 rangées de barbelés ;
  - utilisation de matériaux non corrosifs ;
  - pointe de flèche barbelée en position verticale vers le haut ;
  - systèmes de détection : clôture intelligente, alarme, clôture électrique, etc.

## Périmètre du côté eau

- Minimum :
  - La dernière partie du grillage du côté eau comprend au moins l'un des éléments suivants :
    - une construction en T ou en L avec l'un des éléments suivants :
      - grillage ne permettant aucune prise ;
      - barbelés ;
      - plaque métallique ne permettant aucune prise ;
    - autre construction empêchant l'intrusion : par exemple, conteneur ;
    - le côté eau de l'installation fait l'objet d'une surveillance humaine ou numérique, si des navires sont présents ;
    - le périmètre tient également compte des marées éventuelles.

- Recommandations :
  - Les navires et les cordages sont toujours amarrés dans le périmètre de l'installation.
    - Si les cordages sont fixés dans des installations voisines, une convention (dans le PFSP) doit être établie avec ces installations voisines.
    - Si les cordages sont fixés ni à l'intérieur de l'installation, ni dans des installations voisines, il convient de prévoir une sécurité supplémentaire.

## Grillage mobile

- Minimum :
  - Installation d'un des types de clôtures suivants ou prise d'une des mesures suivantes :
    - Grillage :
      - placé dans des blocs de béton, autrement ancré dans le sol. Ceci pour chaque partie du grillage ;
      - chaque partie du grillage est fixée à la partie suivante par au moins deux clips.
    - L'utilisation et la mise en place de conteneurs peuvent constituer une alternative tout aussi valable.
    - S'il n'est pas possible d'installer du grillage ou de trouver des alternatives en raison de travaux, la surveillance doit être assurée par du personnel interne ou par des agents de gardiennage.
- Recommandations :
  - surveillance supplémentaire par des caméras ou des agents de gardiennage ;
  - prise de mesures de sûreté supplémentaires en fonction des marchandises / passagers et de la durée.

## Contrôle du périmètre

- Minimum :
  - Fréquence : l'installation portuaire propose la fréquence des contrôles, qui est ensuite approuvée ou adaptée par le CLSM sur la base de la PFSA. Le CLSM peut également, à la suite de plusieurs incidents, imposer un contrôle du périmètre à titre de mesure supplémentaire ou en augmenter la fréquence.
  - Le contrôle du périmètre fait l'objet d'un rapport qui est transmis au PFSO.
  - Des rapports sont établis sur les dommages causés à la clôture / au périmètre, et adressés au CLSM-ANSM.
- Recommandations :
  - utilisation de points de contrôle et de points de marquage dans le cadre du contrôle du périmètre ;
  - utilisation d'un système « homme au sol » pour le contrôle du périmètre ;
  - caméras et vidéosurveillance ;
    - caméras fixes sur les points faibles et les angles morts ;
    - enregistrement de l'ensemble du périmètre dans la « ronde des caméras de contrôle » ;

- installation d'un éclairage adéquat pour assurer la qualité des images des caméras et la sécurité du personnel interne ou des agents de gardiennage.

### **Absence d'obstacles**

- Minimum :
  - aucun obstacle mobile ne sera autorisé contre la clôture (par exemple, palettes, véhicules, échelles, conteneurs poubelles, etc.) ;
  - les obstacles, mobiles ou non, qui compromettent l'efficacité de la clôture seront évalués par la PFSA / le CLSM. Cette évaluation tiendra compte des marchandises / passagers et des incidents à gérer. Lorsque ces obstacles se trouvent dans le domaine public, des mesures supplémentaires seront demandées aux autorités compétentes en vue de sécuriser le port (par exemple, interdiction de stationnement) ;
  - dans la mesure du possible, les obstacles fixes ne seront pas autorisés ou, s'il n'est pas possible de faire autrement, la clôture sera adaptée en conséquence (par exemple, une clôture plus haute à côté d'une cabine électrique, un panneau de signalisation, etc.).
- Recommandations :
  - les arbres, arbustes et/ou autres végétaux qui obstruent la visibilité ou peuvent faciliter l'escalade doivent être enlevés (en tenant compte de la législation sur la gestion des forêts) ;
  - il faut tendre vers un périmètre « rationnel » avec des lignes droites (plutôt qu'une clôture comportant de nombreux angles) ;
  - il faut essayer de tenir compte des « hauteurs » présentes sur le terrain (et ne pas installer une clôture au pied d'une élévation, ce qui permettrait de sauter plus facilement au-dessus de cette clôture).

### **Réparation des dommages causés à la clôture**

- Minimum :
  - Des mesures doivent être prises immédiatement après la constatation des dommages causés à la clôture, afin de garantir l'intégrité de celle-ci. Cela devrait inclure un suivi actif des travaux de réparation.
  - Il convient alors d'installer des grillages mobiles et des fils tendeurs
- Recommandations :
  - fourniture de matériel de réparation et de réserve aux services techniques de l'installation ou mise en place d'un contrat-cadre avec des entreprises externes ;
  - surveillance supplémentaire (surveillance par caméra, agent de gardiennage, etc.) ;
  - placement de conteneurs pour colmater l'ouverture ;
  - augmentation des patrouilles ou rondes de surveillance à l'endroit de la clôture endommagée.

## 2. Portillons

Les portillons sont les points d'accès dans la clôture délimitant le périmètre, par lesquels les personnes peuvent être autorisées à entrer. En outre, les portillons servent également à empêcher les accès non autorisés et à ralentir les intrusions. Les types de portillons énumérés ci-dessous constituent une liste non exhaustive, établie à titre d'exemple.

### 2.1 Standard

- Minimum :
  - Les portes et portillons ne sont ouverts que pendant un certain temps pour permettre aux personnes et aux véhicules autorisés d'entrer ou de sortir de l'installation. Si les portillons font l'objet d'une surveillance continue (physique ou numérique), ils peuvent simplement rester ouverts.
  - Les portillons et la clôture ont la même hauteur, plus précisément 2.4m (sans tenir compte de la protection contre l'escalade).
  - Les portes ont au minimum une lisse défensive comme protection contre l'escalade. D'autres types de protection contre l'escalade peuvent toujours être proposés au CLSM par le PFSP.
  - L'intrusion par un espace entre la clôture et les portillons / la barrière doit être empêchée par l'une des mesures suivantes :
    - clôture sans espace pour se faufiler entre elle et le portillon ou la barrière ;
    - portillons surveillés par une caméra ;
    - portillons contrôlés par du personnel de surveillance ;
    - caissons de barrières : ils doivent être protégés de manière adéquate pour rendre une intrusion par escalade impossible par cette voie-là.
  - Les portillons doivent pouvoir être verrouillés en position fermée.
  - Un panneau ISPS doit être placé à chaque accès opérationnel. Pour les installations de la première catégorie (quai public, quai d'attente et terminal pour les produits non alimentaires en vrac), une exception à cette règle peut être prévue par la PFSA.
  - Les portillons d'accès opérationnels (pendant les heures de fonctionnement de l'installation) doivent faire l'objet d'un des contrôles suivants :
    - physique ;
    - par caméra ;
    - par système de surveillance et d'alarme numérique avec dispatching.
  - Les portillons d'accès opérationnels doivent être éclairés.
  - Le PFSP doit décrire les éléments suivants sur la base d'une carte :
    - le périmètre de l'installation ;
    - tous les portillons / points d'accès (y compris ceux qui ne sont pas utilisés) ;
    - une description fonctionnelle des portillons / points d'accès (visiteurs, travailleurs, porte coupe-feu,...) ;
    - les caméras et la couverture par caméra.
  - Pour les accès qui ne se ferment pas automatiquement, il convient de prendre l'une des mesures suivantes :
    - l'accès est verrouillé par une clé et/ou une chaîne et une clé ; la clé fait partie du système de gestion des clés ;

- système de code :
  - il faut régulièrement changer les codes ou utiliser des codes uniques ;
  - la fréquence à laquelle il faut changer les codes peut aussi être déterminée par la PFSA.
- Le personnel interne et/ou les agents de gardiennage doivent être conscients de tout ce qui peut améliorer la sûreté au niveau des portillons :
  - fermeture correcte des portillons ;
  - détection et prévention de tout talonnage de personnes ;
  - détection de toute anomalie : blocage des portillons, manipulation des serrures, divulgation d'informations facilitant l'accès (comme des codes) ;
  - notification au PFSO et au CLSM de tout dommage, intentionnels ou non, qui serait de nature à permettre une intrusion. Des mesures de sécurisation supplémentaires doivent alors être prises à cet égard.
- Recommandations :
  - signal visuel indiquant que les portillons sont ouverts ;
  - mesure anti-talonnage, présence d'un sas entre deux barrières / grillages ;
  - fermeture automatique des portes et portillons ou déclenchement d'une alarme / d'un signal en cas d'ouverture prolongée.

## 2.2 Entrée principale

- Minimum :
  - Un moyen de communication et/ou un numéro de contact doivent être disponibles à l'entrée principale si l'installation n'est pas opérationnelle 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.
- Recommandations :
  - Les camions, les personnes et les cargaisons refusés doivent pouvoir quitter l'entrée principale sans accroc (sans passer par le terrain).

## 2.3 Barrières

- Minimum :
  - les barrières sont suffisamment grandes pour empêcher l'accès à pied et/ou en voiture ;
  - les barrières font l'objet d'une surveillance physique ou par caméra ;
  - l'accès aux barrières est en outre fermé par des portillons en dehors des heures d'ouverture. Si les seules barrières constituent un élément essentiel de la clôture, il convient de prévoir une protection empêchant le passage par au-dessus ou par en dessous, afin de ralentir les intrusions ;
  - il n'y a pas d'espace entre la clôture et les caissons de barrière. Les caissons de barrière doivent également être dotés d'une protection empêchant le passage par au-dessus.

- Recommandations :
  - Les barrières sont dotées d'une protection empêchant de passer par au-dessus ou par en dessous.

## 2.4 Tourniquet

- Minimum :
  - un système anti-talonnage pour tourniquets doit être présent, avec un badge ;
  - les tourniquets ne peuvent laisser passer qu'une seule personne après identification ;
  - il faut doter le tourniquet d'une protection anti-escalade afin qu'il ne puisse pas être utilisé comme échelle.
- Recommandations :
  - un élément devrait être incorporé dans le tourniquet, qui empêcherait qu'une personne puisse actionner ce dernier lorsqu'une autre personne entre ou sort ;
  - il faut instaurer une surveillance par caméra sur le tourniquet. Cela a déjà été mentionné dans « Surveillance (physique ou numérique) de tous les accès opérationnels »

## 2.5 Accès au réseau ferroviaire

- Minimum :
  - protection empêchant le passage par en-dessous de la barrière ferroviaire (p. ex. par le placement de blocs de pierre entre les voies) ;
  - fermeture de la barrière ferroviaire après le passage du train. Il convient de mettre cela en place le plus rapidement possible ;
  - il faut une surveillance (physique ou par caméra) lorsque la barrière ferroviaire est ouverte ;
  - la barrière ferroviaire sera ouverte le plus tard possible.
- Recommandations :
  - L'ouverture et la fermeture de la barrière ferroviaire sont effectuées par l'installation portuaire, de sorte que les opérateurs ferroviaires ne disposent pas d'une clé ou d'un code pour la barrière ferroviaire.

## 2.6 Sortie de secours

- Minimum :
  - des procédures de secours et d'urgence sont en place, permettant l'accès des services d'urgence ;
  - les sorties de secours sont signalées de manière visible ;
  - les installations qui ne sont pas opérationnelles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 disposent d'un numéro de contact 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 (PFSO ?) pour les services d'urgence.

- Recommandations :
  - vérification régulière de l'exactitude et de l'accessibilité des numéros de contact ;
  - il existe un système d'alarme ou un signal lorsque les sorties de secours sont utilisées.

## 2.7 Portes ou équivalent

- Minimum :
  - mise en place de procédures et de systèmes de gestion des clés ;
  - contrôles réguliers de la fermeture des portes, des entrepôts, etc. ;
  - les portes et les ouvertures du périmètre ne peuvent être ouvertes que par le personnel autorisé.

## 2.8 Portes et portillons rarement utilisés

- Minimum :
  - les portes et les portillons rarement utilisés sont fermés en permanence ;
  - aperçu des personnes (autorisées) qui peuvent les ouvrir et système de gestion des clés.
- Recommandations :
  - Vérifier régulièrement que les portes et les portillons sont fermés.

## 2.9 Portes ou portillons endommagés

- Minimum :
  - Réparation immédiate par des solutions temporaires, selon le(s) dommage(s).
- Recommandations :
  - Fournir aux services techniques de l'installation du matériel de réparation et de réserve ou établir un contrat-cadre avec des entreprises externes.
    - supervision physique supplémentaire par le personnel interne ou un agent de gardiennage ;
    - fermeture du point d'accès.

## Exceptions :

- Zones de chantier : des accords sur les zones de travail devraient être conclus avec le CLSM. Il devrait également inclure un addendum au PFSP.
- Quai public, quai d'attente et terminal en vrac non alimentaire (par analogie avec le périmètre et la clôture standard), sous réserve d'une exception dans le cadre de la PFSA.

### 3. Procédure d'accès

Le fait d'entrer et de sortir d'une installation portuaire doit se faire par un ou plusieurs accès contrôlés. La procédure d'accès doit faire en sorte que les personnes autorisées y aient accès et les autres, non. Cette procédure permet également de savoir à tout moment qui se trouve à l'intérieur de l'installation. Enfin, il est nécessaire, dans le cadre de l'interdiction de port (CBN art. 2.5.2.81), de contrôler toute personne souhaitant accéder à l'installation portuaire en passant par la plateforme ISPS.

#### 3.1 Standard

- Dans toutes les installations portuaires ISPS.
- Minimum :
  - Enregistrement de l'identité : Sur cette base, un dispositif d'accès tel qu'un badge ou un code sera attribué. Le badge contient au moins le nom de l'entreprise, le nom du titulaire, la date d'expiration et la photo du titulaire. Le CLSM peut déterminer dans la PFSA si un badge doit être utilisé et si des données supplémentaires doivent y être enregistrées, telles que des données biométriques, par exemple.
  - Attribution de droits d'accès : L'installation portuaire en est responsable. Elle peut être sélective quant à l'accès, tant du point de vue du temps que du lieu d'accès. Le PFSO attribue les droits d'accès et est en mesure d'en fournir un résumé sur simple demande des autorités. Le CLSM peut déterminer dans la PFSA quelles est le minimum de zones qui doivent être soumises à une restriction d'accès.
  - Preuves d'identité : Il convient de procéder à des contrôles ponctuels du badge / de la carte d'identité pour s'assurer qu'il s'agit bien d'une carte d'accès légitime et/ou que la personne qui l'utilise en est le détenteur légitime. À cette fin, on peut utiliser des photos, des données biométriques, ... Le CLSM peut déterminer dans la PFSA le nombre minimum de contrôles ponctuels à effectuer à cet égard. Pour toute personne accédant à une installation portuaire, les données reprises dans le tableau du point 3.3 doivent faire l'objet d'un traitement.
- Exceptions :
  - Les quais d'attente peuvent, si la PFSA permet de le justifier, bénéficier d'une dérogation à l'organisation des procédures d'accès au quai. Dans ce cas, la responsabilité du refus d'accès à un navire non autorisé est transférée au navire.
- Recommandations :
  - Le quai d'attente est surveillé par des caméras de la capitainerie ou d'autres services de l'autorité portuaire.

#### 3.2 Procédure d'accès

- Notification préalable pour : entrepreneurs, visiteurs, fournisseurs/clients, ...

- Concertation entre l'installation portuaire et le navire concernant la notification préalable des fournisseurs, des changements d'équipage, des visiteurs, ...
- Si un visiteur n'est pas prévenu à l'avance, une procédure doit être mise en place (par exemple, personne de contact) pour savoir comment gérer la situation.
- Exception à la notification préalable : autorités compétentes, services d'urgence, travailleurs permanents (+ équipe permanente de dockers), syndicats, aumôniers, pilotes et bateliers.
- Recommandations
  - Le calendrier de travail des travailleurs portuaires occasionnels sera lié aux droits d'accès à l'installation portuaire où ils seront employés. Plusieurs projets pilotes à ce sujet sont actuellement en cours dans des installations portuaires belges.
  - Les visiteurs doivent indiquer une personne de contact pour leur visite, après quoi cette personne sera contactée pour accompagner le visiteur ou le visiteur sera escorté jusqu'à cette personne de contact
- Enregistrement IN et OUT de tout un chacun :
  - personnes, convoyeurs, personnel propre, ... ;
  - véhicules.
- Une liste de présence doit pouvoir être générée à tout moment, y compris en cas d'évacuation ou d'autres incidents.
- Durée de conservation :
  - durée à déterminer conformément à la PFSA, avec un minimum standard d'un an ;
  - max. 10 ans et déterminé dans le PFSP (CBN. 2.5.2.90)
- Détermination de l'identité :
  - l'identification de la personne qu'un visiteur déclare être se fait sur la base d'une carte d'identité ou d'une autre preuve d'identité délivrée par un gouvernement national ;
  - les badges sont attribués après vérification de la preuve d'identité et de la preuve que la personne est en droit de demander un badge.
- Recommandations
  - Exemples de preuves d'identité : carte d'identité, permis de conduire, passeport et livret de marin
  - Identification correcte :
    - un personnel formé procède à une vérification critique de l'identité et des documents ;
    - demandes de documents d'identification ;
    - comparaison de la photo d'une pièce d'identité par rapport à la personne en question ;
    - utilisation des données biométriques.

### **3.3 Données susceptibles d'être traitées**

Personnel, dockers, visiteurs, ...	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Date et heure IN/OUT</li> <li>• Nom &amp; prénom</li> <li>• Numéro de registre national (Belges)</li> <li>• Date de naissance, adresse et nationalité (non-Belges)</li> <li>• Adresse e-mail</li> <li>• Entreprise</li> <li>• Motif de la visite</li> <li>• Vérification de la photo</li> <li>• Données biométriques (uniquement possible via PFSA)</li> </ul>
Équipage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enregistrement obligatoire à la sortie ou à l'entrée du terminal</li> <li>• Liste de l'équipage (à la SPN – Contrôle Schengen)</li> <li>• Livret de marin ou passeport (espace Schengen uniquement)</li> </ul>
Autorités compétentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nom et prénom ou numéro d'identification (numéro de référence)</li> <li>• Contrôle d'une éventuelle photo (facultatif)</li> </ul>
Visites guidées en bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enregistrement de toutes les données demandées, telles que les « visiteurs » du guide / de l'accompagnateur / de l'organisateur</li> <li>• Enregistrement du nom et du prénom des passagers, à condition qu'ils NE quittent PAS le bus. S'ils quittent le bus et entrent dans la zone ISPS, ils doivent s'inscrire en tant que « visiteurs ».</li> </ul>
Véhicules d'intervention	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plaque d'immatriculation</li> <li>• Nombre de personnes dans la voiture</li> </ul>
Véhicules (tracteur)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pays d'immatriculation / d'origine</li> <li>• Plaque d'immatriculation</li> <li>• Dans le cas d'un camion – plaque d'immatriculation du tracteur</li> </ul>

### 3.4 Procédures d'accès possibles

Il existe plusieurs possibilités de procédures d'accès. Cela dépend du terminal et des opérations. Grâce à la PFSA et à ces normes définies, il devient possible de fixer certaines exigences.

- Principes généraux
  - Les procédures d'accès sont appliquées de manière adéquate et correcte.
  - Les badges et les codes sont strictement personnels.
    - Exception : les badges des services d'urgence peuvent se trouver à bord du véhicule.
    - Lors de la préparation de la PFSA et du PFSP, l'exercice doit inclure la manière dont les services d'intervention peuvent accéder correctement à l'installation portuaire.

- Le même exercice devrait également être fait pour :
  - les services opérationnels de l'autorité portuaire ;
  - les pompiers et portes coupe-feu ;
  - les fournisseurs de services aux navires (pilote, maître d'équipage, remorqueur).
- Données à traiter (CBN art. 2.5.2.88)
  - Nom et prénom
  - Heure d'arrivée et de départ, ainsi que date de la visite
  - Numéro de registre national pour les Belges
  - Date de naissance et adresse pour les non-Belges
  - Plaque d'immatriculation des voitures et des tracteurs (camions) entrant et sortant de l'installation portuaire.
  - Adresse e-mail
  - Données biométriques si d'application (CBN art. 2.5.2.84)
  - Objet de la visite
  - Photo
- Surveillance de l'accès
  - Les restrictions, tant au niveau du temps que de l'espace, doivent être respectées
  - Le système doit être actuel et mis à jour
  - Des zones d'accès restreint sont équipées de systèmes de badges ou de clés, et l'on y travaille avec des systèmes de gestion des droits d'accès (badges) et des clés
- Possibilités techniques
  - Badges (temporaires/à long terme)
    - Système anti-talonnage prévu (également pour les normes « portillons – tourniquet »)
    - Données visibles sur le badge
      - Nom (recto et verso)
      - Entreprise
      - Photo
      - Date d'expiration
    - Données biométriques
      - Nouvelle loi du 01/01/23
      - Seulement après la preuve PFSA
  - Codes
    - Changement régulier des codes ou utilisation de codes uniques.
    - La fréquence de remplacement des codes peut également être déterminée par la PFSA.
  - Journal de bord
    - Vérification de l'enregistrement de sortie
    - Données correctes :
      - Demande d'une preuve d'identité (plus large que la carte d'identité, peut être délivrée par la sécurité ou le « personnel civil »)
      - Vérifier la date correcte

- RGPD : les données personnelles ne peuvent pas être visibles pour les visiteurs précédents
- Fast gate – reconnaissance des plaques minéralogiques
  - Peut être attribué par le CLSM
  - Services d'intervention et personnel propre
  - L'identité du conducteur doit pouvoir être vérifiée

### 3.5 Contrôle et application des règles

- Le PFSP décrit clairement les procédures d'accès
- Les procédures d'accès et les plans d'urgence (évacuation, active shooter,...) sont harmonisés
- Fournir des procédures et des lignes directrices claires aux personnes chargées de l'enregistrement et/ou de la supervision des procédures d'accès. Ces procédures et lignes directrices doivent être mises à la disposition des personnes concernées aux accès
- Vérifier régulièrement l'efficacité des procédures d'accès (contrôles)
- Assurer la surveillance des entrées opérationnelles (physique ou par caméra)
  - Voir les normes « portillons » à ce sujet
- Sensibiliser à la sécurité
  - Organiser régulièrement des séances d'information et de sensibilisation sur :
    - Les procédures d'accès correctes et les lignes directrices définies à cet effet
    - Être conscient des situations et actes suspects
    - Rapportage et analyse des violations d'accès (utilisation abusive des procédures d'accès, dysfonctionnements, dommages, accès non autorisé, ...)
  - Lors d'un des quatre exercices trimestriels ISPS, utiliser les procédures d'accès dans l'exercice
- Sanctions
  - Communiquer les procédures d'accès aux travailleurs et aux clients. En cas de violation ou de non-conformité, la personne peut se voir refuser l'accès pendant un certain temps
  - L'intrusion dans une installation portuaire constitue une infraction et doit être signalée à la police de la navigation (article 546/1 du code pénal)
  - Les intrusions et le non-respect des procédures d'accès doivent être signalés au CLSM

#### **Exception aux procédures d'accès standard**

Des exceptions sont possibles pour l'identification des services d'inspection. Ces services d'inspection sont décrits à l'article 4.2.4.4 du Code belge de la Navigation.

Identification par :

- Nom et prénom
- ou
- Numéro d'identification attribué par les services publics pour lesquels l'inspecteur travaille

Recommandations

- Lorsque les services d'inspection sont identifiés, le motif de la visite peut également être demandé et noté.

Points d'attention concernant les procédures d'accès

- RGPD : les procédures d'accès et d'enregistrement doivent être conformes aux réglementations européennes du RGPD.

**4. Sécurisation des équipements de chargement et de déchargement**Minimum :

- Seul le personnel qualifié est autorisé à utiliser les équipements de chargement et de déchargement
- Les équipements de chargement et de déchargement sont sécurisés par une clé (faisant partie du système de gestion des clés) ou un badge (personnel)
- Recommandations
  - La géolocalisation est utilisée
  - Tout mouvement ou manipulation des marchandises est enregistré, afin de détecter les actions suspectes
  - S'efforcer d'obtenir la certification AEO

Vu pour être annexé à notre arrêté du 22 février 2024 concernant la ratification de l'instruction INS 01-2023 de l'Autorité nationale du Sûreté maritime

Par le Roi :  
Le Ministre de la Mer du Nord,

P. VAN TIGCHELT