

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 september 2026

WETSONTWERP

tot wijziging van de bepalingen betreffende de veiligheidsverificaties in het Belgisch Scheepvaartwetboek met het oog op de aanpassing aan de wet van 2 juni 2024 tot wijziging van wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie, de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten, veiligheidsadviezen en de publiek gereguleerde dienst en aan de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens

**Verslag
van de eerste lezing**

namens de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen
uitgebracht door
mevrouw **Kristien Verbelen**

Inhoud Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de minister.....	3
II. Bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
B. Antwoorden van de minister	11
C. Replieken van de leden	14
III. Stemmingen	16

Zie:

Doc 56 **1606/ (2025/2026)**:
001: Wetsontwerp.

Zie ook:
003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 septembre 2026

PROJET DE LOI

modifiant les dispositions relatives aux vérifications de sécurité dans le Code belge de la navigation afin de les adapter à la loi 2 juin 2024 modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification, aux habilitations de sécurité, attestations de sécurité, avis de sécurité et au service public réglementé et à la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel

**Rapport
de la première lecture**

fait au nom de la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales
par
Mme **Kristien Verbelen**

Sommaire Pages

I. Exposé introductif de la ministre	3
II. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses de la ministre	11
C. Répliques des membres	14
III. Votes.....	16

Voir:

Doc 56 **1606/ (2025/2026)**:
001: Projet de loi.

Voir aussi:
003: Articles adoptés en première lecture.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Frank Troosters

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Dorien Cuylaerts, Wouter Raskin, Lieve Truyma
VB	Britt Huybrechts, Frank Troosters
MR	Gilles Foret, Vincent Scourneau
PS	Hugues Bayet, Dimitri Legasse
PVDA-PTB	Farah Jacquet, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Serge Hilgsmann, Julien Matagne
Vooruit	Oskar Seuntjens
cd&v	Tine Gielis
Ecolo-Groen	Staf Aerts
Anders.	Irina De Knop

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Eva Demesmaeker, Frieda Gijbels, Steven Vandeput, Bert Wollants
Kurt Ravyts, Alexander Van Hoecke, Kristien Verbelen
Charlotte Deborsu, Youssef Handichi, Julie Taton
Philippe Courard, Sophie Thémont, Éric Thiébaud
Kemal Bilmez, Sofie Merckx, Robin Tonniau
Marc Lejeune, Anne Pirson, Carmen Ramlot
Nele Daenen, Fatima Lamarti
Franky Demon, Koen Van den Heuvel
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Steven Coenegrachts, Kjell Vander Elst

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Anders.	: Anders.
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Dames en Heren,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 14 juli 2026.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE MINISTER

Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Justitie, belast met de Noordzee, benadrukt dat de Belgische havens tot de belangrijkste logistieke knooppunten van Europa behoren. Die strategische positie is economisch cruciaal, maar maakt de havens ook kwetsbaar voor georganiseerde criminaliteit. Daarom moet een evenwicht worden gevonden tussen maximale veiligheid en een performant functionerende maritieme sector.

Beide doelstellingen versterken elkaar: veilige havens zijn een voorwaarde voor een sterke economie, terwijl werkbare regelgeving noodzakelijk blijft om de internationale concurrentiepositie van de havens te behouden.

Vanuit die dubbele doelstelling werden het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging, gewijzigd bij de wet van 13 oktober 2022 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek betreffende de maritieme beveiliging, en de wet van 16 mei 2024 tot wijziging van het Belgisch Scheepvaartwetboek en diverse wetten betreffende de scheepvaartregelgeving aangepast om een wettelijk kader te creëren dat de maritieme sector preventief beschermt tegen criminele infiltratie. In dat kader werden veiligheidsverificaties ingevoerd en kreeg de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging (NAMB) de bevoegdheid om te bepalen voor welke functies een veiligheidsverificatie vereist is.

De veiligheidsverificatie wordt uitgevoerd door de federale politie, die op basis van de beschikbare informatie een veiligheidsadvies uitbrengt. Sinds de hervorming die werd ingevoerd bij de wet van 2 juni 2024 houdende wijziging van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie, de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten, veiligheidsadviezen en de publiek gereguleerde dienst en de wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens, kunnen drie soorten adviezen worden afgegeven: een positief advies, een negatief advies of een positief advies met een administratieve waarschuwing. Die administratieve waarschuwing is bedoeld voor personen van wie de federale politie niet beschikt over alle gegevens van de afgelopen vijf jaar, bijvoorbeeld omdat ze in het buitenland hebben verbleven.

Mesdames, Messieurs,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 14 juillet 2026.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA MINISTRE

Mme Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord, souligne que les ports belges comptent parmi les principaux nœuds logistiques d'Europe. Cette position stratégique est essentielle sur le plan économique, mais elle rend également les ports vulnérables face à la criminalité organisée. Il convient dès lors de trouver un équilibre entre sécurité maximale et fonctionnement performant du secteur maritime.

Ces deux objectifs se renforcent mutuellement: des ports sûrs constituent une condition préalable à une économie solide, tandis qu'une réglementation praticable demeure indispensable pour préserver la compétitivité internationale des ports.

Dans cette double perspective, le Code belge de la Navigation, modifié par la loi du 13 octobre 2022 modifiant le Code belge de la Navigation concernant la sûreté maritime, ainsi que la loi du 16 mai 2024 modifiant le Code belge de la Navigation et des différentes lois relatives à la réglementation de la navigation, ont été modifiés afin de mettre en place un cadre légal protégeant de manière préventive le secteur maritime contre les infiltrations criminelles. Dans ce cadre, des vérifications de sécurité ont été instaurées et l'Autorité nationale de sûreté maritime (ANSM) a été habilitée à déterminer les fonctions pour lesquelles une vérification de sécurité est requise.

La vérification de sécurité est effectuée par la police fédérale, qui émet un avis de sécurité sur la base des informations disponibles. Depuis la réforme introduite par la loi du 2 juin 2024 modifiant la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification, aux habilitations de sécurité, attestations de sécurité, avis de sécurité et au service public réglementé et la loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel, trois types d'avis peuvent être délivrés: un avis positif, un avis négatif ou un avis positif avec avertissement administratif. Cet avertissement administratif est destiné aux personnes pour lesquelles la police fédérale ne dispose pas de toutes les données relatives aux cinq dernières années, par exemple parce qu'elles ont séjourné à l'étranger.

Een positief advies kan ook gepaard gaan met een individuele waarschuwing. In dat geval volstaan de beschikbare aanwijzingen niet om een negatief advies te rechtvaardigen. De betrokkenen krijgen dus in principe eveneens een positief advies.

In de maritieme sector werd met de wet van 16 mei 2024 de vereiste ingevoerd om voor kritieke functies te beschikken over een onvoorwaardelijk positief veiligheidsadvies. Door het internationale karakter van de sector verblijven veel personen echter gedurende de vijf jaar voorafgaand aan hun tewerkstelling gedeeltelijk of volledig in het buitenland. De federale politie beschikt daardoor niet altijd over voldoende gegevens om een volledig oordeel te vellen, wat kan leiden tot een positief advies met administratieve waarschuwing. Onder de huidige wetgeving moet de NAMB in die gevallen een negatieve beslissing nemen. Dat veroorzaakt praktische problemen voor ondernemingen die afhankelijk zijn van internationale expertise.

Ook personen die een positief advies met een individuele waarschuwing ontvangen, krijgen vandaag van rechtswege een negatieve beslissing van de NAMB. Dat staat haaks op de oorspronkelijke bedoeling van die individuele waarschuwing, namelijk betrokkenen nog een tweede kans bieden.

Om tijdelijk een oplossing te bieden voor die problematiek heeft de NAMB een overgangsmaatregel ingevoerd waardoor personen die een administratieve of individuele waarschuwing hebben gekregen, tijdelijk kunnen worden tewerkgesteld. Die oplossing biedt evenwel geen structurele waarborg, aangezien de NAMB die maatregel op elk ogenblik kan beëindigen.

Met het wetsontwerp wil de regering daarom een structurele en evenwichtige oplossing invoeren. Het ontwerp verzoent de noodzaak van maximale veiligheid in de havens met het behoud van de economische slagkracht van de maritieme sector. Het wetsontwerp raakt niet aan de mogelijkheid om negatieve veiligheidsadviezen af te leveren wanneer daartoe aanleiding bestaat. Daarnaast kunnen personen met een positief veiligheidsadvies met administratieve waarschuwing gedurende maximaal één jaar een kritieke functie uitoefenen.

De ondernemingen zullen bijkomende beveiligingsmaatregelen kunnen invoeren, zogenoemde mitigerende maatregelen. Elk bedrijf in de maritieme sector moet dan in zijn beveiligingsplannen bepalingen opnemen over hoe de risico's verbonden aan de tewerkstelling van personen zonder onvoorwaardelijk positief advies kunnen worden beperkt. Bewustwording van de mogelijke gevaren en

Un avis positif peut également être assorti d'un avertissement individuel. Dans ce cas, les indications disponibles ne suffisent pas à justifier un avis négatif. Les personnes concernées bénéficient donc en principe également d'un avis positif.

Dans le secteur maritime, la loi du 16 mai 2024 a introduit l'exigence de disposer, pour les fonctions critiques, d'un avis de sécurité positif inconditionnel. Or, en raison de la dimension internationale du secteur, de nombreuses personnes ont résidé partiellement ou entièrement à l'étranger durant les cinq années précédant leur entrée en fonction. La police fédérale ne dispose donc pas toujours de données suffisantes pour émettre une appréciation complète, auquel cas elle peut être amenée à délivrer un avis positif avec avertissement administratif. En vertu de la législation actuelle, l'ANSM doit, dans ces hypothèses, rendre une décision négative. Des difficultés pratiques peuvent en résulter pour les entreprises qui doivent pouvoir disposer d'une expertise internationale.

À l'heure actuelle, les personnes qui reçoivent un avis positif avec avertissement individuel se voient, elles aussi, notifier de plein droit une décision négative de l'ANSM. Cette pratique va à l'encontre de l'objectif initial de l'avertissement individuel, qui était précisément d'offrir une seconde chance aux personnes concernées.

Afin de répondre temporairement à cette problématique, l'ANSM a instauré une mesure transitoire permettant aux personnes ayant reçu un avertissement administratif ou individuel d'être employées à titre temporaire. Cette solution n'offre toutefois aucune garantie structurelle puisque l'ANSM peut mettre fin à cette occupation à tout moment.

Par le projet de loi à l'examen, le gouvernement souhaite donc introduire une solution structurelle et équilibrée. Le projet vise à concilier la nécessité d'assurer une sécurité maximale dans les ports avec le maintien de la capacité économique du secteur maritime. Il ne remet pas en cause la possibilité d'émettre des avis de sécurité négatifs lorsque les circonstances le justifient. En outre, les personnes auxquelles un avis de sécurité positif avec avertissement administratif a été délivré pourront exercer une fonction critique pendant une durée maximale d'un an.

Les entreprises pourront mettre en place des mesures de sûreté supplémentaires, appelées mesures d'atténuation. Chaque entreprise du secteur maritime devra intégrer dans ses plans de sûreté des dispositions précisant comment limiter les risques liés à l'emploi de personnes ne disposant pas d'un avis positif inconditionnel. La sensibilisation aux dangers potentiels et la

het nemen van maatregelen die deze gevaren kunnen inperken zijn van groot belang, niet alleen tegen dit specifieke risico maar ook ruimer, in de strijd tegen de georganiseerde criminaliteit.

De wetgeving legt momenteel geen eenvormige maatregelen op. Er wordt gekozen voor een risicogebaseerde aanpak, opdat rekening kan worden gehouden met de diversiteit van de ondernemingen in de maritieme sector. Maatregelen die voor het ene bedrijf doeltreffend zijn, kunnen voor andere bedrijven immers nutteloos en disproportioneel blijken.

Het wetsontwerp zoekt aldus een evenwicht tussen veiligheid en de praktische noden van de sector. Het voorziet in gepaste maatregelen en toezicht zodat een verantwoorde tewerkstelling mogelijk blijft, zonder de sector nodeloos te hinderen door een te rigide toepassing van de wet. Volgens de minister versterkt de hervorming zo zowel de veiligheid als de veerkracht van de maritieme sector.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) stelt dat goed bestuur inhoudt dat een overheid regels bijstuurt wanneer blijkt dat zij in de praktijk te strikt zijn. Dat is met dit wetsontwerp het geval. De vereiste dat enkel personen met een onvoorwaardelijk positief veiligheidsadvies kritieke functies kunnen uitoefenen, bleek moeilijk werkbaar in de internationale context van de grote zeehavens, waar een aanzienlijk deel van het personeel uit het buitenland afkomstig is.

Veiligheid blijft essentieel, maar ook de economische werking van de havens verdient bescherming. De grote zeehavens vormen immers een belangrijke pijler van de Belgische economie. Het wetsontwerp zoekt terecht een evenwicht tussen veiligheid en de noodzaak om de havens operationeel te houden. Daarom steunt de N-VA-fractie het ontwerp.

Werden alle betrokken veiligheidsdiensten, zoals de Veiligheid van de Staat, Defensie, de politie en de douane, om advies gevraagd? Werden daarbij kritische opmerkingen geformuleerd en hoe werd daarmee omgegaan? Kan de minister eveneens verduidelijken welke adviezen de gewesten hebben uitgebracht en of daarin opmerkingen werden gemaakt die bijzondere aandacht vereisten?

mise en œuvre de mesures permettant de les limiter sont importantes non seulement pour gérer ce risque spécifique, mais aussi pour renforcer la lutte contre la criminalité organisée.

La loi n'impose pas de mesures uniformes. Elle privilégie une approche fondée sur les risques afin de tenir compte de la diversité des entreprises du secteur maritime. Des mesures efficaces pour certaines entreprises pourraient en effet s'avérer moins pertinentes ou disproportionnées pour d'autres.

Le projet de loi tend ainsi à réaliser un équilibre entre sécurité et besoins pratiques du secteur. Il prévoit des mesures appropriées et un encadrement permettant de garantir une occupation responsable, sans entraver inutilement le secteur par une application exagérément rigide de la loi. Selon la ministre, la réforme renforcera par conséquent tant la sécurité que la résilience du secteur maritime.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) estime que la bonne gouvernance implique qu'une autorité modifie ses règles lorsqu'en pratique, celles-ci apparaissent comme étant exagérément strictes. Tel est l'objet du projet de loi à l'examen. L'exigence de disposer d'un avis de sécurité positif inconditionnel pour exercer des fonctions critiques s'est révélée difficilement applicable dans le contexte international des grands ports maritimes, où une part importante du personnel est originaire de l'étranger.

La sécurité demeure essentielle, mais le fonctionnement économique des ports mérite également d'être garanti. Les grands ports maritimes constituent en effet un pilier important de l'économie belge. Le projet de loi vise opportunément à assurer un équilibre entre sécurité et nécessité de maintenir les ports opérationnels. C'est pourquoi le groupe N-VA soutient le projet à l'examen.

Tous les services de sécurité concernés – tels que la Sûreté de l'État, la Défense, la police et les douanes – ont-ils été consultés? Ont-ils formulé certaines critiques? Dans quelle mesure celles-ci ont-elles été prises en compte? La ministre peut-elle également préciser quels avis ont été rendus par les Régions et si ceux-ci comportaient des observations nécessitant une attention particulière?

Mevrouw Kristien Verbelen (VB) wijst erop dat het wetsontwerp geen zwart-witdossier betreft. Enerzijds is een sterke beveiliging van de havens noodzakelijk omdat zij zowel economische toegangspoorten als kwetsbare locaties zijn. Drugcriminaliteit, infiltratie, toegang tot kritieke systemen en toegang tot containers vormen reële uitdagingen waarop de overheid streng moet toezien.

Anderzijds benadrukt de spreekster het internationale karakter en het grote economische belang van de maritieme sector. Al te rigide regels kunnen ertoe leiden dat geschikte werknemers uit de sector verdwijnen of dat ondernemingen vastlopen in administratieve procedures. Dat zou de reputatie van de Belgische havens schaden.

De kernvraag luidt hoe de havens veiliger kunnen worden gemaakt zonder aan efficiëntie in te boeten. Het voorliggende ontwerp vormt een poging om dat evenwicht beter te vinden. Het huidige systeem werkt zeer zwart-wit, aangezien personen zonder volledig onvoorwaardelijk positief advies in de praktijk kunnen uitvallen. Hoewel dat uitgangspunt verdedigbaar is, vormt niet iedereen met een administratieve waarschuwing automatisch een veiligheidsrisico.

Voor bepaalde functies is evenwel geen versoepeling mogelijk. Voor personen met toegang tot gevoelige ladinginformatie, digitale systemen, budgetten en andere kritieke gegevens moet de drempel hoog blijven, omdat één verkeerde persoon aanzienlijke schade kan veroorzaken.

Kan de minister garanderen dat de versoepeling risicogericht wordt toegepast en niet leidt tot een algemene verzwakking van de veiligheidscontroles? Zijn de lokale comités en de politiediensten voldoende uitgerust om de mitigerende maatregelen op te volgen en te controleren? Welke ondersteuning krijgen ondernemingen, in het bijzonder kleinere spelers, om deze bijkomende maatregelen correct toe te passen?

Mevrouw Verbelen wijst er tevens op dat in Nederland vaak wordt gewerkt met digitale containerrelease, cameratoezicht, dubbele controles en gerichte screenings. De aanpak moet streng zijn waar nodig en proportioneel waar mogelijk. De veiligheid van de havens blijft daarbij een essentiële doelstelling die werkbaar vereist.

De heer Gilles Foret (MR) benadrukt dat het wetsontwerp ertoe strekt een onmisbaar evenwicht tot stand te

Mme Kristien Verbelen (VB) souligne que le projet de loi a trait à un dossier nécessitant une analyse nuancée. D'une part, il est indispensable de renforcer la sécurité des ports, ceux-ci étant à la fois des points d'entrée économiques et des lieux vulnérables. La criminalité liée aux stupéfiants, les tentatives d'infiltration, l'accès aux systèmes critiques et l'accès aux conteneurs constituent en effet des enjeux concrets nécessitant une vigilance accrue des autorités.

D'autre part, l'intervenante insiste sur la dimension internationale et l'importance économique majeure du secteur maritime. Les règles exagérément rigides peuvent entraîner la perte de travailleurs qualifiés ou enfermer les entreprises dans des procédures administratives. Cette situation est susceptible de nuire à la réputation des ports belges.

La question centrale est de savoir comment renforcer la sécurité des ports sans compromettre leur efficacité. Le projet à l'examen tend à atteindre un meilleur équilibre en la matière. Le système actuel est particulièrement binaire, puisque les personnes ne disposant pas d'un avis positif inconditionnel peuvent être écartées. Bien que ce principe soit défendable, toute personne faisant l'objet d'un avertissement administratif ne représente pas pour autant un risque pour la sécurité.

Pour certaines fonctions, aucune forme d'assouplissement n'est toutefois possible. Les exigences applicables à certains travailleurs doivent rester élevées: personnes ayant accès aux informations sensibles sur les cargaisons, aux systèmes numériques, aux budgets ou à d'autres données critiques. Une seule personne insuffisamment fiable peut en effet causer des dommages considérables.

La ministre peut-elle garantir que l'assouplissement des règles en vigueur se fondera sur les risques et ne conduira pas à un affaiblissement général des contrôles de sécurité? Les comités locaux et les services de police disposent-ils des moyens nécessaires pour suivre et contrôler les mesures d'atténuation? Quel est le soutien prévu pour permettre aux entreprises, en particulier aux plus petites, d'appliquer correctement ces mesures supplémentaires?

Mme Verbelen relève également qu'aux Pays-Bas, il est souvent recouru à la libération numérique des conteneurs, à la vidéosurveillance, aux contrôles doubles et aux screenings ciblés. L'approche doit être stricte si nécessaire et proportionnée dans la mesure du possible. La sécurité des ports demeure en effet un objectif essentiel, qui requiert des règles réellement applicables.

M. Gilles Foret (MR) souligne que le projet de loi vise à atteindre un équilibre indispensable entre le renforcement

brengen tussen meer veiligheid in de maritieme sector en de door en door internationale context van havens. Sinds jaren scherpt België de veiligheidsverificaties aan om de havensector beter te beschermen tegen terrorisme, spionage en georganiseerde misdaad. Uit de Sky ECC-operaties is bovendien gebleken dat criminele organisaties trachten om de haveninfrastructuur te infiltreren.

De wetgeving mag evenwel niet zodanig star worden toegepast dat gekwalificeerde profielen die in het buitenland hebben verbleven of gewerkt en waarvoor de beschikbare informatie onvolledig is, de toegang tot bepaalde functies wordt ontzegd. In dergelijke situaties zou een positief advies vergezeld van een waarschuwing niet stelselmatig tot automatische uitsluiting mogen leiden. Derhalve voorziet het wetsontwerp in een pragmatische aanpak die de personen in kwestie de mogelijkheid biedt kritieke functies alsnog uit te oefenen, zij het onder voorwaarden zoals een beperkte looptijd en een strenger toezicht.

Dat is alvast een stap in de goede richting. Zo blijft de concurrentiekracht van de havens immers intact en is toch een hoog veiligheidsniveau gegarandeerd. De milderende maatregelen mogen de bedrijven evenwel geen vrijbrief geven. Ze moeten objectief, evenredig, toetsbaar en niet-discriminerend zijn. Bovendien moeten ze de AVG en de aanbevelingen van de Gegevensbeschermingsautoriteit strikt in acht nemen.

Hoe wil de regering garanderen dat de maatregelen die de bedrijven nemen, worden geflankeerd door voldoende duidelijke, objectieve en transparante criteria? Welke garanties heeft ze voor ogen, met name inzake de gegevens afkomstig van het ISPS-platform, teneinde de verwerking strikt te beperken tot de noodzakelijke gegevens en te zorgen voor passende maatregelen om anonimisering en controle te waarborgen?

De MR-fractie staat achter de strekking van dit wetsontwerp, met name de havens beschermen, hun concurrentievermogen vrijwaren en regelgeving aanhouden die de rechtsstaat eerbiedigt en persoonsgegevens beschermt.

De heer Dimitri Legasse (PS) is verbaasd over bepaalde betogen waarin voortdurend de nadruk wordt gelegd op veiligheid, terwijl men tegelijk bereid is tot versoepelingen wanneer het over de havens gaat. Hij erkent dat de problematiek complex is en dat het wetsontwerp een evenwicht probeert te vinden tussen veiligheid en de praktische behoeften van de maritieme sector. Volgens hem wordt dat evenwicht evenwel niet bereikt.

de la sûreté du secteur maritime et la prise en compte de la réalité très internationale des ports. Depuis plusieurs années, la Belgique a renforcé les vérifications de sécurité afin de mieux protéger la chaîne portuaire contre le terrorisme, l'espionnage et la criminalité organisée. Les opérations Sky ECC ont d'ailleurs mis en évidence les tentatives d'infiltration des infrastructures portuaires par les organisations criminelles.

Il estime toutefois qu'il faut éviter qu'une application trop rigide de la législation empêche inutilement l'accès à certaines fonctions pour des profils qualifiés ayant séjourné ou travaillé à l'étranger et pour lesquels les informations disponibles sont incomplètes. Dans ces situations, un avis positif assorti d'un avertissement ne doit pas systématiquement conduire à une exclusion automatique. Le texte propose dès lors une approche pragmatique permettant à ces personnes d'exercer des fonctions critiques sous certaines conditions, notamment une durée de validité limitée et un contrôle renforcé.

Cette approche va dans la bonne direction. Elle permet de préserver la compétitivité des ports tout en maintenant un haut niveau de sécurité. Les mesures d'atténuation ne peuvent toutefois pas constituer un blanc-seing laissé aux entreprises. Elles doivent être objectives, proportionnées, contrôlables et non discriminatoires. Elles doivent également respecter strictement le règlement général sur la protection des données ainsi que les recommandations de l'Autorité de protection des données.

Comment le gouvernement entend-il garantir que les mesures mises en œuvre par les entreprises seront encadrées par des critères suffisamment clairs, objectifs et transparents? Quelles garanties sont prévues, notamment en ce qui concerne les données issues de la plateforme ISPS, afin de limiter strictement les traitements aux données nécessaires et d'assurer des protections adéquates en matière d'anonymisation et de contrôle?

Le groupe MR soutient l'objectif poursuivi par le texte, à savoir protéger les ports, préserver leur compétitivité et maintenir un cadre respectueux de l'État de droit et de la protection des données à caractère personnel.

M. Dimitri Legasse (PS) se dit surpris par certaines interventions qui mettent constamment l'accent sur la sécurité tout en acceptant des assouplissements lorsqu'il est question des ports. Il reconnaît la complexité de la problématique ainsi que la volonté du projet de loi de rechercher un équilibre entre la sécurité et les besoins pratiques du secteur maritime. Il considère toutefois que cet équilibre n'est pas atteint.

De regering stelt de strijd tegen georganiseerde criminele bendes dagelijks als een prioriteit voor, terwijl de situatie blijft verslechteren. Bovendien krijgen de politie en justitie geen bijkomende middelen. Het wetsontwerp heeft nochtans betrekking op veiligheidsattesten in een strategische en bijzonder gevoelige sector.

De spreker wijst op de ernst van de problematiek, zowel wat drugshandel als andere vormen van criminaliteit betreft. De regering stelt vandaag voor bepalingen te wijzigen die werden aangenomen onder regeringen waar de minister zelf deel van uitmaakte. Die wijzigingen zwakken de veiligheidsnormen af. Personen die een administratieve of individuele waarschuwing hebben gekregen, toelaten om in de maritieme sector te werken, betekent een versoepeling van de veiligheidseisen.

De heer Legasse wil daarom graag de belangrijkste betrokken actoren horen, namelijk de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en de federale politie, opdat ze hun analyse kunnen toelichten. Verlaagt het wetsontwerp al dan niet het veiligheidsniveau van de burgers? Beschikken die diensten over de nodige middelen om hun opdrachten naar behoren uit te voeren? Zullen de voorgestelde wijzigingen hun werk niet nog moeilijker maken?

Hij wil ook weten hoe die diensten de door de regering voorgestelde plannen voor risicobeperking beoordelen. De tekst legt op dat vlak geen enkele verplichting op en preciseert niet hoe die maatregelen er concreet zullen uitzien. Het wetsontwerp verhoogt dus de risico's zonder overeenkomstige risicobeperkende mechanismen op te leggen.

De spreker merkt tevens op dat de administratieve overheid die plannen zal moeten controleren, terwijl noch de nadere regels voor controle noch de beschikbare middelen duidelijk zijn omschreven. Het fundamentele probleem is de structureel mank lopende uitwisseling van gerechtelijke en politionele informatie tussen de landen op het vlak van veiligheidsverificaties. Het wetsontwerp verwijst naar de toekomstige protocollen op dat vlak. Moeten de burgers een lager veiligheidsniveau aanvaarden als gevolg van onvoldoende samenwerking? De spreker verwijt de regering een gebrek aan daadkracht.

De PS-fractie herhaalt daarom haar verzoek om de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging en de federale politie in de commissie te horen voordat de bespreking van het wetsontwerp wordt voortgezet.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) wijst erop dat afgaande op de memorie van toelichting deze wetswijziging

L'intervenant rappelle que le gouvernement présente chaque jour la lutte contre les bandes criminelles organisées comme une priorité alors que la situation continue à se dégrader. Il observe par ailleurs un manque de moyens complémentaires pour la police et la justice. Le projet de loi concerne pourtant des attestations de sécurité dans un secteur stratégique et particulièrement sensible.

L'orateur souligne la gravité de la problématique, qu'il s'agisse du trafic de drogue ou d'autres formes de criminalité. Le gouvernement propose aujourd'hui de modifier des dispositions adoptées sous des gouvernements auxquels la ministre participait déjà. Ces modifications reviennent à affaiblir les normes de sécurité. Permettre à des personnes ayant reçu un avertissement administratif ou individuel de travailler dans le secteur maritime constitue un affaiblissement des exigences de sécurité.

M. Legasse souhaiterait dès lors entendre les principaux acteurs concernés, à savoir l'Autorité nationale de sûreté maritime et la Police fédérale, afin qu'ils exposent leur analyse. Le projet de loi réduit-il ou non le niveau de sécurité des citoyens? Ces services disposent-ils des moyens nécessaires pour mener à bien leurs missions? Les modifications proposées ne risquent-elles pas de compliquer davantage encore leur travail?

Il souhaiterait également connaître l'appréciation de ces services sur la conception des plans d'atténuation des risques proposée par le gouvernement. Le texte ne crée aucune obligation en la matière, sans préciser à quoi ces mesures ressembleront concrètement. Le projet augmente donc les risques sans imposer de mécanismes d'atténuation correspondants.

L'intervenant relève également que l'autorité administrative devra contrôler ces plans sans que les modalités de contrôle ni les moyens disponibles soient clairement définis. Le problème de fond réside dans l'absence d'échanges structurels d'informations judiciaires et policières entre les États dans le cadre des vérifications de sécurité. Le projet de loi mentionne la conclusion future de protocoles en la matière. Les citoyens doivent-ils accepter un niveau de sécurité moindre en raison de cette absence de coopération, que l'intervenant qualifie d'inaction gouvernementale?

Le groupe PS réitère dès lors sa demande d'entendre en commission l'Autorité nationale de sûreté maritime ainsi que la Police fédérale avant toute poursuite de l'examen du texte.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) relève que l'exposé des motifs indique que cette modification législative a

er komt op verzoek van de maritieme sector. Wat is evenwel het standpunt van de veiligheidsdiensten? Welke belanghebbenden heeft men geraadpleegd bij de opmaak van dit wetsontwerp? Hebben alle veiligheids- en beveiligingsdiensten een positief advies uitgebracht? Zo ja, kunnen die adviezen dan aan de commissie worden bezorgd?

Mevrouw Jacquet beklemtoont dat het erop neerkomt de veiligheidseisen voor een bijzonder gevoelige sector te versoepelen. Ze vraagt of er een impactanalyse is verricht.

Ten slotte attendeert ze er nog op dat de federale politie allerhande gespecialiseerde opdrachten uitvoert en dat uit het veld nu al de roep om extra middelen weerklinkt. Zulke opdrachten vergen hooggekwalificeerde profielen, extra budget en toereikende researchcapaciteiten. Zonder advies van de veiligheids- en beveiligingsdiensten, zonder impactanalyse en zonder toereikende middelen kan de PVDA-PTB-fractie dit wetsontwerp niet steunen.

De heer Serge Hiligsmann (Les Engagés) kondigt aan dat zijn fractie net als de andere meerderheidspartijen dit wetsontwerp steunt, al heeft hij nog drie vragen.

De eerste heeft betrekking op de in het beschikkend gedeelte vermelde geldigheidsduur van twee jaar. Kan die termijn niet worden ingekort? Twee jaar lijkt al lang, gelet op de mogelijke risico's en op de nu al gebrekkige informatie-uitwisseling met het buitenland.

De tweede vraag betreft de positieve adviezen met administratieve waarschuwing die in België worden afgeleverd. Hoe hoog is het percentage van dergelijke adviezen? Om hoeveel betrokkenen gaat het?

Tot besluit staat de spreker stil bij de structureel mank lopende uitwisseling van gerechtelijke en politionele informatie tussen de landen op het vlak van veiligheidsverificaties. Hoe wil de regering in samenspraak met de andere EU-lidstaten en in het bijzonder met de buurlanden die situatie verhelpen? Wanneer zouden er overeenkomsten kunnen worden gesloten die de uitwisseling van nuttige informatie met andere landen mogelijk maken?

De heer Oskar Seuntjens (Vooruit) benadrukt dat zijn fractie de strijd tegen de georganiseerde misdaad volop steunt. Tegelijkertijd is gebleken dat de huidige wetgeving – ook de vakbonden hebben hiervoor gewaarschuwd – mogelijk te rigide uitvalt. Vooral buitenlandse werknemers, zoals vrachtwagenchauffeurs, en ondernemingen die beroep willen doen op buitenlandse expertise ondervinden daarvan de gevolgen.

été demandée par le secteur maritime. Elle souhaite cependant savoir quelle est la position des services de sécurité. Quels acteurs ont été consultés lors de l'élaboration du projet? L'ensemble des services de sécurité et de sûreté ont-ils rendu un avis favorable? Dans l'affirmative, ces avis peuvent-ils être communiqués à la commission?

Elle souligne qu'il s'agit d'un assouplissement des exigences de sécurité dans un secteur particulièrement sensible et demande si une analyse d'impact a été réalisée.

L'oratrice rappelle enfin que la Police fédérale exerce de nombreuses missions spécialisées et que les retours du terrain font état d'un manque de moyens. Ces missions nécessitent des profils hautement qualifiés, des budgets renforcés et des capacités d'investigation suffisantes. Sans avis des services de sécurité et de sûreté, sans analyse d'impact et sans moyens adéquats, le groupe PVDA-PTB ne pourra soutenir le projet de loi.

M. Serge Hiligsmann (Les Engagés) annonce le soutien de son groupe au projet de loi, à l'instar des autres partis de la majorité, tout en formulant trois questions.

La première porte sur la durée de deux ans évoquée dans le dispositif. Cette période ne pourrait-elle pas être réduite? Deux années lui paraissent déjà longues, compte tenu des risques potentiels et de l'absence actuelle d'échanges d'informations avec les pays étrangers.

La deuxième question concerne les avis positifs assortis d'un avertissement administratif délivrés en Belgique. Quel est le taux de ces avis et combien de personnes sont concernées?

Enfin, l'intervenant revient sur l'absence d'échange structurel d'informations judiciaires et policières entre les États dans le cadre des vérifications de sécurité. Comment le gouvernement envisage-t-il, avec ses homologues européens et plus particulièrement ceux des pays voisins, de remédier à cette situation? À quel moment les accords permettant l'échange d'informations utiles avec d'autres pays pourraient-ils être conclus?

M. Oskar Seuntjens (Vooruit) souligne que son groupe soutient pleinement la lutte contre le crime organisé. Il est toutefois apparu que la législation actuelle pouvait s'avérer trop rigide, comme l'ont d'ailleurs signalé les syndicats. Ce sont surtout certains travailleurs étrangers, notamment les chauffeurs de poids lourds, et les entreprises qui souhaitent faire appel à une expertise étrangère qui en subissent les conséquences.

De voorgestelde wetswijziging zorgt voor een beter evenwicht tussen veiligheid, het recht op werk en de noden van de ondernemingen. Daarom zal de Vooruitfractie het wetsontwerp steunen.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) stelt dat de voorgestelde wetswijziging een technisch probleem oplost dat in de praktijk aanleiding geeft tot moeilijkheden in de havensector en waarvan de gevolgen bij de totstandkoming van de bestaande regelgeving niet volledig waren voorzien. Daarom staat haar fractie positief tegenover het wetsontwerp.

De spreekster benadrukt dat naar de verschillende stakeholders werd geluisterd. Hoewel verder kan worden gewerkt aan structurele werkwijzen, biedt het wetsontwerp een noodzakelijke tussentijdse oplossing voor een bestaande problematiek.

Mevrouw Gielis merkt op dat het proces tot wetswijziging reeds een jaar geleden werd opgestart en acht het belangrijk dat de nieuwe regeling snel wordt ingevoerd. Op die manier kan de sector verder worden ondersteund in plaats van verzwakt. Voor de cd&v-fractie staat daarbij het evenwicht tussen veiligheid, werkgelegenheid in de haven, onder meer in Antwerpen, en een oplossingsgerichte aanpak centraal.

De spreekster uit dan ook haar bezorgdheid over de vraag om bijkomende adviezen in te winnen. Dit zou het proces opnieuw vertragen. Ze verwijst daarbij naar de overgangsmaatregelen die de NAMB heeft ingesteld en die op 1 oktober 2026 aflopen. Een verdere vertraging zou ertoe kunnen leiden dat een administratieve waarschuwing of een individuele waarschuwing opnieuw negatieve screenings tot gevolg heeft. Daarom pleit zij ervoor om geen bijkomende adviezen meer te vragen en het wetgevingsproces voort te zetten op basis van de voorliggende tekst.

De heer Kjell Vander Elst (Anders.) verduidelijkt dat de vraag niet zozeer bestaat uit het inwinnen van nieuwe adviezen, maar wel uit het delen van reeds bestaande adviezen met het Parlement. Hij verwijst naar eerdere tussenkomsten waarin werd aangegeven dat verschillende veiligheidsdiensten en veiligheidsinstellingen adviezen hebben uitgebracht die niet bepaald positief zijn.

Het getuigt van goed bestuur om deze adviezen ter beschikking te stellen van het Parlement alvorens een oordeel over het wetsontwerp wordt geveld. De adviezen werden immers niet als bijlage bij het wetsontwerp gevoegd en evenmin bezorgd aan de commissie. Het Parlement moet die adviezen eerst kunnen inkijken alvorens zich over het wetsontwerp uit te spreken. Om die

La modification législative proposée vise à mieux concilier la sécurité, le droit au travail et les besoins des entreprises. C'est la raison pour laquelle le groupe Vooruit soutiendra le projet de loi à l'examen.

Mme Tine Gielis (cd&v) indique que la modification législative proposée vise à remédier à un problème technique qui pose des difficultés pratiques dans le secteur portuaire et dont les conséquences n'avaient pas été entièrement prévues lors de l'élaboration de la réglementation en vigueur. C'est pourquoi son groupe est favorable au texte à l'examen.

L'intervenante ajoute que les différentes parties prenantes ont été entendues. Même si les procédures structurelles peuvent encore être affinées, le projet de loi vise, dans l'intervalle, à apporter une solution nécessaire au problème actuel.

Mme Gielis fait observer que la procédure de modification législative a été entamée il y a un an déjà. Il est dès lors essentiel que la nouvelle réglementation soit mise en œuvre rapidement pour continuer à soutenir le secteur plutôt que de l'affaiblir. Pour le groupe cd&v, la priorité doit être l'équilibre entre la sécurité, l'emploi dans les ports, notamment celui d'Anvers, et la recherche de solutions.

L'intervenante s'inquiète donc de la demande d'avis complémentaires, qui risquerait d'occasionner de nouveaux retards. Elle évoque en outre les mesures transitoires que l'ANSM a mises en place et qui prendront fin le 1^{er} octobre 2026. En cas de nouveau retard, tout avertissement administratif ou individuel pourrait déboucher sur de nouvelles décisions négatives. C'est pourquoi l'intervenante plaide pour ne plus solliciter d'avis complémentaires et appelle à poursuivre la procédure législative en s'appuyant sur le texte à l'examen.

M. Kjell Vander Elst (Anders.) précise qu'il ne s'agit pas de recueillir de nouveaux avis, mais plutôt de communiquer des avis existants au Parlement. Lors de précédentes interventions, il a en effet été signalé que plusieurs services et organismes de sécurité avaient émis des avis qui n'étaient pas particulièrement favorables au texte à l'examen.

Il serait de bonne gouvernance de mettre ces avis à la disposition du Parlement avant que celui-ci ne se prononce sur le projet de loi. En effet, ces avis n'ont pas été annexés à celui-ci ni transmis à la commission. Or, le Parlement doit pouvoir en prendre connaissance avant de prendre position à ce sujet. C'est pourquoi l'intervenant demande que le Parlement ait accès à ces

reden vraagt hij dat het Parlement inzage krijgt in deze documenten zodat het zich op basis van een volledig dossier kan uitspreken.

Wat de inhoud betreft, wijst de heer Vander Elst erop dat de maritieme sector en de havens niet alleen van groot belang zijn voor de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling, maar ook een knooppunt vormen van georganiseerde criminaliteit. Daarom werd de regelgeving tijdens de vorige legislatuur bewust streng gemaakt, zodat grondig kan worden gecontroleerd welke personen in deze omgeving worden tewerkgesteld.

De spreker merkt bovendien op dat het gaat om een maatregel die gericht is op ongeveer vijf procent van de betrokken tewerkstellingen. De vraag rijst of het proportioneel is om voor die beperkte groep de volledige regelgeving te wijzigen en mogelijk te versoepelen.

Het wetsontwerp voorziet in mitigerende maatregelen. Daardoor zullen ondernemingen niet alleen moeten betalen voor de veiligheidscontrole van personeelsleden, maar mogelijk ook bijkomende maatregelen moeten nemen om de veiligheid te waarborgen. Het garanderen van de veiligheid behoort echter in de eerste plaats tot de kerntaken van de federale overheid.

Welke mitigerende maatregelen worden precies beoogd? Welke richtlijnen zal de NAMB hierover aan de ondernemingen verstrekken? Indien die maatregelen niet verplicht zijn, rijst net een veiligheidsprobleem voor de dossiers waarin geen volledig onvoorwaardelijk positief veiligheidsadvies kan worden gegeven.

De heer Vander Elst herhaalt ten slotte zijn verzoek om alle reeds uitgebrachte adviezen aan het Parlement over te maken zodat de commissie haar beoordeling van het wetsontwerp kan baseren op een volledig dossier.

B. Antwoorden van de minister

Mevrouw Annelies Verlinden, minister van Justitie, belast met de Noordzee, licht toe dat de betrokken administraties, zowel op federaal als op Vlaams niveau, hun advies hebben uitgebracht via de Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging, waarin onder meer de Veiligheid van de Staat vertegenwoordigd is. De NAMB heeft aanbevolen om de geldigheidsduur van een positief veiligheidsadvies met administratieve waarschuwing te beperken tot één jaar in plaats van de aanvankelijk voorziene twee jaar. Die aanbeveling werd gevolgd.

documents afin de pouvoir se prononcer sur la base d'un dossier complet.

En ce qui concerne la teneur du texte à l'examen, M. Vander Elst souligne que le secteur maritime et les ports sont non seulement des acteurs clés pour l'emploi et le développement économique, mais qu'ils sont également une plaque tournante de la criminalité organisée. C'est pourquoi la réglementation a délibérément été renforcée sous la législature précédente, afin de pouvoir procéder à des contrôles rigoureux des personnes qui y travaillent.

L'intervenant fait en outre observer que la mesure en question ne s'applique qu'à environ 5 % des emplois concernés. Il convient donc de se demander s'il est proportionné de modifier l'ensemble de la réglementation – et, éventuellement, de l'assouplir – pour un groupe aussi restreint.

Par ailleurs, le projet de loi prévoit des mesures d'atténuation. Par conséquent, les entreprises devront non seulement prendre en charge le coût des contrôles de sécurité des membres de leur personnel, mais aussi, le cas échéant, mettre en place des mesures supplémentaires pour garantir la sécurité. Or, garantir la sécurité relève avant tout des missions essentielles de l'autorité fédérale.

Quelles sont précisément les mesures d'atténuation envisagées? Quelles directives l'ANSM fournira-t-elle aux entreprises à ce propos? Si ces mesures ne sont pas contraignantes, un problème de sécurité se posera précisément dans les dossiers où un avis de sécurité positif inconditionnel complet ne pourra être rendu.

M. Vander Elst conclut en demandant une nouvelle fois que tous les avis déjà émis soient transmis au Parlement, afin que la commission puisse évaluer le projet de loi sur la base d'un dossier complet.

B. Réponses de la ministre

Mme Annelies Verlinden, ministre de la Justice, chargée de la Mer du Nord, explique que les administrations concernées, tant au niveau fédéral qu'à l'échelon flamand, ont rendu leur avis par l'intermédiaire de l'Autorité nationale de Sûreté maritime (ANSM), au sein de laquelle la Sûreté de l'État est notamment représentée. L'ANSM a recommandé de limiter la durée de validité d'un avis de sécurité positif avec avertissement administratif à un an, au lieu des deux ans initialement prévus. Cette recommandation a été suivie.

De gewesten werden eveneens formeel om advies gevraagd, maar formuleerden geen opmerkingen. Zij zijn bovendien vertegenwoordigd in de NAMB en werden via die weg ook betrokken bij de opstelling van het advies.

Ook alle betrokken paritaire comités werden geraadpleegd. Hun opmerkingen hadden voornamelijk betrekking op de mitigerende maatregelen en op de verantwoordelijkheid die daarvoor bij de ondernemingen zou worden gelegd. Die bezorgdheden werden verwerkt in de tekst van het ontwerp. Na overleg met het Paritair Comité 301 werd positief gereageerd op de aangepaste tekst.

De minister stelt uitdrukkelijk dat er geen negatieve adviezen van de veiligheidsdiensten zijn ontvangen.

De minister benadrukt vervolgens dat de risico's maximaal worden beperkt doordat de Federale Politie de veiligheidsverificaties blijft uitvoeren. Negatieve veiligheidsadviezen blijven ongewijzigd van kracht. Daarnaast geldt een administratieve waarschuwing maximaal één jaar en kunnen mitigerende veiligheidsmaatregelen worden opgelegd. De NAMB blijft bovendien toezicht houden op de uitvoering en toepassing van die maatregelen.

Elke havenfaciliteit wordt overeenkomstig de bestaande regelgeving om de tweeënhalf jaar geëvalueerd. Daarbij wordt nagegaan of de toepasselijke mitigerende maatregelen correct worden toegepast. Wanneer beveiligingsincidenten worden vastgesteld, kunnen bijkomende controles of evaluaties plaatsvinden. Daarnaast kunnen ook het DG Scheepvaart en de lokale comités voor maritieme beveiliging (LKMVM) onaangekondigde controles uitvoeren bij havenfaciliteiten.

Het wetsontwerp heeft in de eerste plaats een preventief doel, namelijk voorkomen dat havens en havenfaciliteiten het doelwit worden van georganiseerde criminaliteit. Daarom wordt nauw samengewerkt met de Federale Politie en de lokale politie, die vertegenwoordigd zijn in de NAMB en in de lokale comités voor maritieme beveiliging. Het toezicht op de preventieve maatregelen wordt hoofdzakelijk uitgeoefend door die comités en door de bevoegde diensten van de scheepvaart. Daardoor kan de politie haar middelen ten volle inzetten voor interventies bij incidenten en voor onderzoeken naar gepleegde misdrijven, terwijl de veiligheidsverificaties door de Federale Politie blijven worden uitgevoerd.

Wat de mitigerende maatregelen betreft, werd er bewust voor gekozen om geen duidelijk afgelijnde reeks maatregelen wettelijk op te leggen. Elk bedrijf kan, in

Les Régions ont, elles aussi, été formellement consultées, mais n'ont formulé aucune observation. Elles sont par ailleurs représentées au sein de l'ANSM et ont ainsi été associées à la rédaction de l'avis précité.

Toutes les commissions paritaires concernées ont également été consultées. Leurs observations portaient principalement sur les mesures d'atténuation et sur la responsabilité qui incomberait aux entreprises à cet égard. Ces préoccupations ont été prises en compte dans le texte du projet. Après concertation, la commission paritaire 301 a accueilli positivement la version modifiée du projet.

La ministre indique explicitement que les services de sécurité n'ont formulé aucun avis négatif.

Elle poursuit en soulignant que les risques seront limités au maximum, dans la mesure où la police fédérale continuera de procéder aux vérifications de sécurité. Les avis de sécurité négatifs continueront quant à eux de s'appliquer sans modification. Par ailleurs, tout avertissement administratif sera valable pour une durée maximale d'un an et des mesures d'atténuation pourront être imposées pour garantir la sécurité. L'ANSM continuera en outre de contrôler la mise en œuvre et l'application de ces mesures.

Chaque installation portuaire sera évaluée tous les deux ans et demi, conformément à la réglementation en vigueur. Il sera vérifié à cet égard si les mesures d'atténuation en vigueur sont correctement appliquées. Si des incidents de sûreté sont constatés, des contrôles ou des évaluations supplémentaires pourront être effectués. Par ailleurs, la DG Navigation et les Comités locaux pour la Sûreté maritime (CLSM) pourront également procéder à des contrôles inopinés dans les installations portuaires.

Le projet de loi à l'examen poursuit avant tout un objectif préventif, à savoir empêcher que les ports et les installations portuaires ne deviennent la cible de la criminalité organisée. C'est pourquoi une étroite collaboration sera mise en place avec la police fédérale et la police locale, qui sont représentées au sein de l'ANSM et des Comités locaux pour la Sûreté maritime. Le contrôle des mesures préventives sera principalement assuré par ces comités et par les services compétents de la navigation. La police pourra ainsi consacrer pleinement ses moyens aux interventions en cas d'incidents et aux enquêtes ciblant les infractions commises, tandis que les vérifications de sécurité continueront d'être effectuées par la police fédérale.

En ce qui concerne les mesures d'atténuation, il a été délibérément choisi de ne pas imposer dans la loi un ensemble clairement délimité de mesures. Chaque

overleg met het LKMVM, maatregelen uitwerken die aangepast zijn aan de eigen situatie en die efficiënt en proportioneel zijn. Daarbij werd ook rekening gehouden met opmerkingen van de paritaire comités, die erop wezen dat zowel grote als kleine bedrijven actief zijn in de havens. Zo wordt vermeden dat kleinere ondernemingen disproportionele of onwerkbare maatregelen moeten nemen.

De memorie van toelichting bevat wel voorbeelden van mogelijke mitigerende maatregelen. De minister onderstreept dat het om een flexibel systeem gaat waarbij afhankelijk van de concrete situatie kan worden beslist welke maatregelen nodig zijn. De maatregelen die ondernemingen nemen, worden bovendien gecontroleerd door de NAMB. Er is dan ook geenszins sprake van een blanco cheque. Dat toezicht waarborgt tevens de naleving van de AVG.

De minister legt verder uit dat het wetsontwerp voortkomt uit concrete problemen die vanuit het terrein werden signaleerd. Sinds het begin van de legislatuur hebben verschillende ondernemingen gemeld dat zij moeilijk personeel konden aanwerven voor kritieke functies omdat kandidaten gedurende de vijf jaar voorafgaand aan hun indiensttreding niet in België hadden verbleven. Dat leidde ertoe dat zij automatisch uit de boot vielen. Ook de paritaire comités hebben die problematiek herhaaldelijk onder de aandacht gebracht.

De bedoeling is te vermijden dat ondernemingen hun activiteiten niet langer kunnen voortzetten omdat zij geen buitenlandse expertise meer kunnen aantrekken. Het wetsontwerp heeft daarom niet alleen betrekking op veiligheid, maar ook op de bescherming van de economische activiteit en de werkgelegenheid in de havens.

Er is bovendien dringend nood aan een structurele oplossing. Er bestaat een overgangsregeling, maar die loopt af op 1 oktober 2026. De regering wil die tijdelijke regeling vervangen door een duurzame verankering in de wet, zodat ondernemingen meer rechtszekerheid krijgen. Zonder wetswijziging zouden personen met een positief veiligheidsadvies met een administratieve of individuele waarschuwing automatisch een negatieve uitkomst krijgen bij de veiligheidsverificatie, wat zeer nefast zou zijn voor de sector. Daarom wil de regering het dossier zonder bijkomende vertraging behandelen.

Wat de internationale uitwisseling van informatie betreft, wijst de minister erop dat bilaterale akkoorden worden voorbereid met verschillende landen, in de eerste plaats met Nederland, aangezien van daaruit veel niet-Belgen in de havens werken. Daarover vonden reeds

enterprise peut, en concertation avec le CLSM, élaborer des mesures qui sont adaptées à sa situation propre et qui sont efficaces et proportionnées. Il a également été tenu compte des observations des commissions paritaires, qui ont souligné que des entreprises de toutes tailles sont actives dans les ports. Cette approche permet d'éviter que les petites entreprises ne soient contraintes de prendre des mesures disproportionnées ou inapplicables.

L'exposé des motifs contient toutefois des exemples de mesures d'atténuation possibles. La ministre souligne qu'il s'agit d'un système flexible permettant de déterminer les mesures nécessaires en fonction de la situation concrète. Les mesures prises par les entreprises sont en outre contrôlées par l'ANSM. Il n'est dès lors nullement question d'un blanc-seing. Ce contrôle garantit également le respect du RGPD.

La ministre explique ensuite que le projet de loi trouve son origine dans des problèmes concrets signalés sur le terrain. Depuis le début de la législature, plusieurs entreprises ont indiqué qu'elles éprouvaient des difficultés à recruter du personnel pour des fonctions critiques parce que les candidats n'avaient pas résidé en Belgique durant les cinq années précédant leur entrée en service. Ces candidats étaient dès lors automatiquement exclus. Les commissions paritaires ont elles aussi attiré à plusieurs reprises l'attention sur cette problématique.

L'objectif est d'éviter que les entreprises ne puissent plus poursuivre leurs activités faute de pouvoir encore faire appel à une expertise étrangère. Le projet de loi porte dès lors non seulement sur la sécurité, mais également sur la préservation de l'activité économique et de l'emploi dans les ports.

Il est en outre urgent de trouver une solution structurelle. Un régime transitoire existe, mais il prendra fin le 1^{er} octobre 2026. Le gouvernement entend remplacer ce régime temporaire par une inscription durable dans la loi afin d'offrir davantage de sécurité juridique aux entreprises. Sans modification législative, les personnes ayant reçu un avis de sécurité positif assorti d'un avertissement administratif ou individuel feraient automatiquement l'objet d'une décision négative à l'issue de la vérification de sécurité, ce qui serait très préjudiciable au secteur. C'est pourquoi le gouvernement souhaite traiter ce dossier sans retard supplémentaire.

En ce qui concerne l'échange international d'informations, la ministre indique que des accords bilatéraux sont en préparation avec plusieurs pays, en premier lieu avec les Pays-Bas, puisqu'un grand nombre de travailleurs non belges employés dans les ports viennent de ce

gesprekken plaats met de Nederlandse autoriteiten en met de minister van Binnenlandse Zaken, die voor deze materie bevoegd is.

Wat de geldigheidsduur betreft, werd bewust gekozen voor een beperking in de tijd zodat na afloop een nieuwe veiligheidsverificatie kan plaatsvinden en de risico's verder kunnen worden beperkt.

Tot slot benadrukt de minister dat inmiddels 31.265 aanvragen werden behandeld. In 4,8 % van de gevallen resulteerde dat in een positief veiligheidsadvies met administratieve waarschuwing. Hoewel het om ongeveer vijf procent van de dossiers gaat, vertegenwoordigt dat meer dan 2000 concrete situaties.

Zonder de voorgestelde wijziging zouden 2096 posities niet ingevuld zijn geraakt. Dat zou voor havenbedrijven aanzienlijke hinder veroorzaken, zeker omdat het om kritieke functies gaat waarvoor vandaag al moeilijk personeel wordt gevonden. Wanneer voor bepaalde kritieke functies in een ploegensysteem geen personeel wordt gevonden, kan ook de rest van de ploeg niet aan het werk. Het gaat dan ook geenszins om een marginaal fenomeen. Het is bovendien niet wenselijk om het huidige zwart-witsysteem disproportioneel door te trekken voor havenbedrijven wanneer het ontbreken van informatie niet noodzakelijk betekent dat er negatieve informatie bestaat.

De minister benadrukt ten slotte dat er geen sprake is van een veiligheidsvacuüm. De risico's van georganiseerde criminaliteit worden systematisch meegenomen in de beoordelingen van de NAMB en de lokale comités voor maritieme beveiliging. Waar risico's worden vastgesteld, kunnen mitigerende maatregelen worden genomen en gecontroleerd. De beveiliging van de havenfaciliteiten blijft op elk ogenblik gewaarborgd.

Het wetsontwerp zoekt volgens de minister een evenwicht tussen veiligheid en economie en bouwt voort op de signalen en feedback die vanuit het terrein werden ontvangen.

C. Replieken van de leden

De heer Wouter Raskin (N-VA) stelt vast dat voldoen aan de garanties, evaluatie- en controlemomenten werden ingebouwd. De minister heeft bovendien duidelijk gemaakt welke impact de huidige problematiek heeft op de werking van de havenbedrijven. Het wetsontwerp zoekt een zorgvuldig evenwicht tussen de competitiviteit van de havens en de economie enerzijds en de veiligheid anderzijds. Om die reden bevestigt hij de steun van zijn fractie aan het wetsontwerp.

pays. Des discussions ont déjà eu lieu à ce sujet avec les autorités néerlandaises ainsi qu'avec le ministre de l'Intérieur, qui est compétent en la matière.

Pour ce qui est de la durée de validité, il a été délibérément choisi de la limiter dans le temps afin qu'une nouvelle vérification de sécurité puisse être effectuée à son terme et que les risques puissent être réduits davantage.

Enfin, la ministre souligne que 31.265 demandes ont désormais été traitées. Dans 4,8 % des cas, elles ont donné lieu à un avis de sécurité positif assorti d'un avertissement administratif. Bien qu'il s'agisse d'environ cinq pour cent des dossiers, ce pourcentage représente plus de 2000 situations concrètes.

Sans la modification proposée, 2096 postes n'auraient pas pu être pourvus. Cela aurait entraîné d'importantes difficultés pour les entreprises portuaires, d'autant plus qu'il s'agit de fonctions critiques pour lesquelles il est déjà difficile de trouver du personnel. Si, dans un régime de travail en équipes, certaines fonctions critiques ne peuvent être pourvues, le reste de l'équipe est également empêché de travailler. Il ne s'agit donc nullement d'un phénomène marginal. Il n'est en outre pas souhaitable d'appliquer de manière disproportionnée le système binaire actuel aux entreprises portuaires, dès lors que l'absence d'informations n'implique pas nécessairement l'existence d'informations négatives.

Enfin, la ministre souligne qu'il n'est pas question d'un vide sécuritaire. Les risques liés à la criminalité organisée sont systématiquement pris en compte dans les évaluations de l'ANSM et des CLSM. Lorsque des risques sont constatés, des mesures d'atténuation peuvent être prises et contrôlées. La sûreté des installations portuaires demeure garantie en permanence.

Selon la ministre, le projet de loi recherche un équilibre entre la sécurité et l'économie et s'appuie sur les signaux et les observations provenant du terrain.

C. Répliques des membres

M. Wouter Raskin (N-VA) constate que des garanties, des moments d'évaluation et des contrôles suffisants ont été prévus. La ministre a en outre clairement exposé l'incidence de la problématique actuelle sur le fonctionnement des entreprises portuaires. Le projet de loi recherche un juste équilibre entre, d'une part, la compétitivité des ports et l'économie et, d'autre part, la sécurité. Pour cette raison, il confirme le soutien de son groupe au projet de loi.

Mevrouw Kristien Verbelen (VB) begrijpt de bezorgdheid om de werking van de havens niet onnodig te blokkeren en wil evenmin dat de sector vastloopt in administratieve procedures. Werkbaarheid mag echter geen aanleiding geven tot een zwakkere controle. Voor functies met een beveiligingsaspect of toegang tot gevoelige informatie moet de lat hoog blijven liggen. De spreker meent dat ook andere pistes mogelijk zijn om veiligheid en efficiëntie te verzoenen, onder meer via een grotere inzet van technologie en digitalisering, zoals in sommige buurlanden gebeurt.

De heer Gilles Foret (MR) neemt nota van de antwoorden en geeft aan dat zijn fractie de concrete uitvoering van de met het wetsontwerp beoogde maatregelen nauwlettend in het oog zal houden.

De heer Dimitri Legasse (PS) geeft aan niet de verwachte antwoorden of garanties te hebben gekregen. België heeft te maken met een omvangrijke georganiseerde criminaliteit, getuige daarvan de recente onthullingen over de misdaadeconomie in de haven van Antwerpen. Desalniettemin voorziet het voorliggende wetsontwerp in een versoepeling van bepaalde veiligheidseisen.

De spreker betreurt dat hij de adviezen van de betrokken diensten en de gevraagde informatie over de versoepelingsplannen niet heeft gekregen. De bezorgdheden van de burgers over het middelengebrek bij politie en justitie alsook de toenemende macht van misdaadorganisaties nopen net tot meer voorzichtigheid. De strekking van dit wetsontwerp mag dan nobel zijn, de fractie van de spreker zal het niet steunen.

Mevrouw Farah Jacquet (PVDA-PTB) betreurt dat de adviezen van de verschillende veiligheids- en beveiligingsdiensten niet aan de commissie werden bezorgd. Aangezien er onvoldoende garanties worden geboden dat aan de veiligheidsvereisten voor de maritieme sector zal worden voldaan, zal haar fractie tegen dit wetsontwerp stemmen.

De heer Serge Hiligsmann (Les Engagés) bevestigt dat zijn fractie het wetsontwerp steunt. Hij moedigt de regering aan de contacten met de Nederlandse autoriteiten en met de andere buitenlandse partners voort te zetten om in de toekomst een bestendige informatie-uitwisseling te garanderen.

Mevrouw Tine Gielis (cd&v) benadrukt het belang van het evenwicht tussen veiligheid en economie en wijst erop dat het wetsontwerp voortbouwt op de dialoog die hierover met de betrokken actoren werd gevoerd. Daarom pleit zij voor een snelle implementatie van de nieuwe regeling.

Mme Kristien Verbelen (VB) comprend la volonté de ne pas entraver inutilement le fonctionnement des ports et ne souhaite pas davantage que le secteur s'enlise dans des procédures administratives. Le souci de l'applicabilité ne peut toutefois conduire à un affaiblissement des contrôles. Pour les fonctions qui présentent un aspect lié à la sûreté ou donnent accès à des informations sensibles, la barre doit rester haute. L'intervenante estime que d'autres pistes permettraient également de concilier sécurité et efficacité, notamment en recourant davantage à la technologie et à la numérisation, comme cela se fait dans certains pays voisins.

M. Gilles Foret (MR) prend acte des réponses obtenues et indique que son groupe restera attentif à la mise en œuvre concrète des différentes mesures prévues par le projet de loi.

M. Dimitri Legasse (PS) estime ne pas avoir obtenu les réponses ou garanties attendues. Il rappelle que la Belgique est confrontée à une criminalité organisée importante et évoque les révélations récentes relatives à l'économie criminelle présente dans le port d'Anvers. Dans ce contexte, il considère que le projet revient à atténuer certaines exigences de sécurité.

L'intervenant regrette de ne pas avoir eu accès aux avis des services concernés ni aux informations demandées sur les plans d'atténuation. Les préoccupations des citoyens quant au manque de moyens de la police et de la justice ainsi qu'à la montée en puissance des organisations criminelles justifient une approche plus prudente. Tout en reconnaissant que l'objectif poursuivi est louable, il indique ne pas pouvoir soutenir le projet.

Mme Farah Jacquet (PVDA-PTB) regrette que les avis des différents services de sécurité et de sûreté ne soient pas communiqués à la commission. En l'absence de garanties suffisantes quant au respect des exigences de sécurité applicables au secteur maritime, son groupe votera contre le projet de loi.

M. Serge Hiligsmann (Les Engagés) confirme le soutien de son groupe au projet de loi. Il encourage le gouvernement à poursuivre les contacts avec les autorités néerlandaises et avec les autres partenaires étrangers afin de parvenir à une situation plus stable en matière d'échange d'informations pour l'avenir.

Mme Tine Gielis (cd&v) souligne l'importance de l'équilibre entre la sécurité et l'économie et fait observer que le projet de loi s'appuie sur le dialogue mené à ce sujet avec les acteurs concernés. Elle plaide dès lors pour une mise en œuvre rapide du nouveau régime.

De heer Kjell Vander Elst (Anders.) erkent dat vijf procent van de dossiers neerkomt op meer dan 2000 personen, maar acht het niet disproportioneel om in een maritieme omgeving een onvoorwaardelijk positief veiligheidsadvies te vereisen wanneer informatie ontbreekt. Gelet op de omvang van de drugscriminaliteit in de havens en het belang van de maritieme infrastructuur blijft een strikte veiligheidsaanpak volgens hem verantwoord.

Daarnaast merkt hij op dat de naderende afloop van de overgangsregeling niet aan het Parlement kan worden toegeschreven. Indien de situatie zo dringend was, had het wetsontwerp eerder kunnen worden ingediend.

Tot slot blijft het lid erbij dat veiligheidsdiensten adviezen hebben uitgebracht over het wetsontwerp en dat deze met het Parlement zouden moeten worden gedeeld. Hij vraagt geen nieuwe adviezen, maar inzage in de reeds uitgebrachte adviezen, zodat de commissie zich op basis van volledige informatie over het wetsontwerp kan uitspreken.

III. — STEMMINGEN

Artikel 1

Dit artikel bevat de constitutionele bevoegdheidsgrondslag.

Artikel 1 wordt aangenomen met 12 tegen twee stemmen.

Art. 2 tot 4

Over deze artikelen worden geen opmerkingen gemaakt.

De artikelen 2 tot 4 worden achtereenvolgens aangenomen met negen tegen drie stemmen en twee onthoudingen.

*
* *

Op verzoek van *de heer Dimitri Legasse* zal de commissie, conform artikel 83 van het Kamerreglement, overgaan tot een tweede lezing van het wetsontwerp.

M. Kjell Vander Elst (Anders.) reconnaît que cinq pour cent des dossiers représentent plus de 2000 personnes, mais il ne juge pas disproportionné d'exiger, dans un environnement maritime, un avis de sécurité positif inconditionnel lorsque certaines informations font défaut. Compte tenu de l'ampleur de la criminalité liée au narcotrafic dans les ports et de l'importance des infrastructures maritimes, une approche stricte en matière de sécurité reste justifiée à ses yeux.

Il fait en outre observer que l'expiration imminente du régime transitoire ne saurait être imputée au Parlement. Si la situation était si urgente, le projet de loi aurait pu être déposé plus tôt.

Enfin, le membre maintient que les services de sécurité ont rendu des avis sur le projet de loi et que ceux-ci devraient être communiqués au Parlement. Il ne demande pas de nouveaux avis, mais l'accès aux avis déjà rendus, afin que la commission puisse se prononcer sur le projet de loi sur la base d'informations complètes.

III. — VOTES

Article 1^{er}

Cet article fixe le fondement constitutionnel de la compétence.

L'article 1^{er} est adopté par 12 voix contre 2.

Art. 2 à 4

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation.

Les articles 2 à 4 sont successivement adoptés par 9 voix contre 3 et 2 abstentions.

*
* *

À la demande de *M. Dimitri Legasse*, la commission procédera, conformément à l'article 83 du Règlement de la Chambre, à une deuxième lecture du projet de loi. La

De commissie wenst daartoe te kunnen beschikken over een wetgevingstechnische nota van de diensten.

commission souhaite disposer d'une note de légistique des services à cette fin.

De rapportrice, *De voorzitter,*
Kristien Verbelen Frank Troosters

La rapporteure, *Le président,*
Kristien Verbelen Frank Troosters