

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

14 december 2024

AANBEVELING

**met betrekking tot de veiligheid
in de havens van de Benelux**

*(aangenomen ter plenaire vergadering
van 14 december 2024)*

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

14 décembre 2024

RECOMMANDATION

**relative à la sécurité
dans les ports du Benelux**

*(adoptée en séance plénière
du 14 décembre 2024)*

Op de vergadering van 22 november 2024, hebben de Commissies Grensoverschrijdende Samenwerking en Justitie en Veiligheid de volgende aanbeveling aangenomen:

De Benelux Interparlementaire Assemblee,

GELET OP:

1) De hoorzittingen met diverse deskundigen, georganiseerd door de verenigde commissies Grensoverschrijdende Samenwerking en Justitie en Veiligheid met diverse deskundigen op 24 mei 2024 en 22 november 2024;

2) Het themadebat tijdens de plenaire vergadering in Den Haag op 14 juni 2024;

OVERWEGENDE DAT:

a) De havens als onderdeel van de maritieme aanvoerlijnen een belangrijke levensader zijn voor de economie in de Benelux-landen en derhalve de nodige bescherming vereisen;

b) Ondernemende criminaliteit, door onder andere drugssmokkel, in de havens een veelvoorkomend probleem is, en dat er reeds veel maatregelen genomen worden om ondernemende criminaliteit en georganiseerde misdaad tegen te gaan;

c) Er steeds meer aandacht is voor logistieke ketens, cybercrime en de gevolgen daarvan. En dat blijkt dat het vroegtijdig identificeren en inventariseren van de risico's van het grootste belang is, evenals het hebben van aandacht voor noodprocedures en preventie in het geval van een (cyber) incident;

d) De huidige relevante Nederlandse wet (te weten de Havenbeveiligingswet) ontwikkeld is na de aanslagen van 9/11 met als belangrijkste doel om terrorisme tegen te gaan;

e) De Nederlandse wetgeving nog geen officiële verankering van ondernemende criminaliteit in de Havenbeveiligingswet kent;

Au cours de la réunion du 22 novembre 2024, les Commissions de la Coopération trans-frontalière et de la Justice et de la Sécurité ont adopté la recommandation suivante:

L'Assemblée Interparlementaire Benelux,

VU:

1) Les auditions organisées par les commissions réunies de la Coopération transfrontalière et de la Justice et de la Sécurité en présence de plusieurs experts le 24 mai 2024 et le 22 novembre 2024;

2) Le débat thématique qui s'est tenu lors de la session plénière à La Haye le 14 juin 2024;

CONSIDÉRANT QUE:

a) Les ports, en tant qu'éléments des lignes d'approvisionnement maritime, constituent des éléments vitaux pour l'économie des pays du Benelux et requièrent dès lors la protection nécessaire;

b) La criminalité subversive dans les ports, entre autres le trafic de drogues, constitue un problème récurrent et que de nombreuses mesures ont déjà été prises pour lutter contre la criminalité subversive et le crime organisé;

c) Les chaînes logistiques, la cybercriminalité et leurs conséquences font l'objet d'une attention croissante. Et qu'il apparaît que l'identification et l'inventarisation précoces des risques revêtent une importance capitale, de même que l'attention portée aux procédures d'urgence et à la prévention en cas de (cyber) incident;

d) La loi néerlandaise en vigueur (la loi sur la sécurité portuaire) a été élaborée après les attentats du 11 septembre 2001 dans le but, principalement, de lutter contre le terrorisme;

e) La législation néerlandaise ne couvre pas encore officiellement la criminalité subversive qui ne figure pas dans la loi sur la sécurité portuaire;

f) Haven(beveiligings)autoriteiten en havenbedrijven in de praktijk tegen beperkingen aanlopen, met name in de reikwijdte van de wetgeving en het handhaven van de veiligheidsmaatregelen;

g) België de Wet Maritieme Beveiliging kent. Deze wijkt op een aantal punten af van de Nederlandse wetgeving. Zo is de scope van de Belgische wet in 2024 uitgebreid zodat naast terroristische gedragingen nu ook smokkel van illegale goederen meegenomen is en er duidelijke richtlijnen en randvoorwaarden gelden voor terminals.

h) De Vlaamse overheid in 2021 een “Havenstrategie” heeft vastgesteld waarin de aspecten van veiligheid en beveiliging nadrukkelijk aan de orde komen, evenals de notie van een weerbare haven;

i) Er in het werkveld onder meer behoefte is aan een escalatieladder om in het geval van misstanden adequaat te kunnen optreden en daarbij de juiste middelen in te kunnen zetten. De huidige wetgeving kent strenge maatregelen, een escalatieladder kan het nemen van meer proportionele maatregelen mogelijk maken;

j) Degelijke screening van personen en het verplicht stellen van een zogenoemde VOG-havens een goede eerste stap zijn voor het tegengaan van ondermijnende criminaliteit, maar dat er meer nodig is;

k) Er in de implementatie van EU-richtlijnen in nationale wetgeving veel verschillen zitten tussen de landen en het daarom van belang is om zicht te houden op de implementatie van regelgeving. Zowel de snelheid van implementatie verschilt, als ook de regels per land kunnen gaan afwijken;

f) Les autorités (de sûreté) portuaires et les entreprises portuaires sont confrontées dans la pratique à des limites, notamment pour ce qui est de la portée de la législation et de la mise en œuvre des mesures de sécurité;

g) La Belgique est dotée d’une loi sur la sécurité maritime. Cette loi diffère de la législation néerlandaise à divers égards. Ainsi, le champ d’application de la loi belge a été élargi en 2024 et s’étend désormais, outre les comportements terroristes, à la contrebande de marchandises illégales. Des lignes directrices et des conditions préalables claires ont également été définies pour les terminaux.

h) Les autorités flamandes ont défini en 2021 une “Stratégie portuaire” faisant explicitement état du thème de la sécurité ainsi que de la notion de port résilient;

i) Il faut, sur le terrain, disposer entre autres d’une échelle d’escalade des faits pour pouvoir agir adéquatement en cas d’abus et mettre en œuvre les mesures appropriées. La législation actuelle prévoit des mesures strictes et une échelle d’escalade permettrait de prendre des mesures plus proportionnées;

j) Le screening adéquat des personnes et la création obligatoire de ports dits “VOG” constituent un premier pas dans la lutte contre la criminalité subversive mais qu’il faut aller plus loin;

k) Les différences sont nombreuses entre les pays concernant la transposition des réglementations de l’UE dans la législation nationale et qu’il est dès lors important d’assurer le suivi de la transposition des réglementations. La rapidité de mise en œuvre varie et les règles peuvent également être différentes d’un pays à l’autre;

VRAAGT DE REGERINGEN:

a) Onderzoek te doen naar de noodzaak van herijking van de Havenbeveiligingswet en daarbij specifiek de reikwijdte van de wetgeving te onderzoeken en te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het invoeren van een sanctie-escalatieladder. En het Benelux Parlement te informeren over de uitkomsten van het onderzoek;

b) Zich in te spannen voor een gelijk speelveld als het gaat om implementatie van Europese (havenbeveiligings-) wetgeving;

c) Zich in te zetten voor een sterkere bescherming van de kritieke infrastructuur, waaronder de havens, zoals onder meer de haven van Rotterdam, de haven van Amsterdam, de Port of Antwerp-Bruges en de North Sea Port;

d) De cyberbescherming over de diverse havengebieden te versterken alsmede verder te investeren in de beveiliging van de havengebieden waarbij noodzakelijke fysieke en technologische maatregelen worden genomen (zoals het gebruik van drones) en waarbij eveneens wordt gezorgd voor een verhoging van het toezicht;

e) Een havenveiligheidsnetwerk te faciliteren tussen de havens dat periodiek samenkomt, dat de nodige initiatieven kan nemen en de betrokken overheden en bedrijven aanspreekt om initiatieven te nemen die buiten haar bevoegdheden vallen;

f) In te zetten op een intensivering van de controle van bulkgoederen en risico-containers in de havens om zodoende de pakkans te vergroten en de havens minder aantrekkelijk te maken voor criminelen;

g) Verplaatsingseffecten van criminaliteit tussen havens en hun achterland te voorkomen binnen de Benelux en andere EU-lidstaten;

h) Bij andere regeringen aan te dringen op implementatie van de havenbeveiligingscodes (ISPS-code);

DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS:

a) D'examiner la nécessité de revoir la loi sur la sécurité des ports, en portant une attention particulière à la portée de la législation et à la possibilité d'instaurer une échelle d'escalade des sanctions. Et d'informer le Parlement Benelux des résultats de cet examen;

b) S'agissant de la mise en œuvre de la législation européenne (en matière de sécurité portuaire), de s'efforcer à mettre en place des conditions de concurrence équitables;

c) De s'employer à renforcer la protection de l'infrastructure critique, dont les ports comme, entre autres, le port de Rotterdam, le port d'Amsterdam, le port d'Anvers-Bruges et le North Sea Port;

d) De renforcer la cyberprotection des diverses zones portuaires et de continuer à investir dans la sécurité des zones portuaires en prenant les mesures physiques et technologiques nécessaires (telles que l'utilisation de drones) tout en assurant également une surveillance accrue;

e) De faciliter la mise en place entre les ports d'un réseau de sûreté portuaire qui se réunirait périodiquement, pourrait prendre les initiatives nécessaires et s'adresser aux autorités et aux entreprises concernées afin qu'elles prennent des initiatives dépassant ses propres compétences;

f) De tendre vers une intensification du contrôle des produits en vrac et des conteneurs à risque dans les ports afin d'augmenter la probabilité d'être pris et ainsi rendre les ports moins attrayants pour les criminels;

g) De prévenir les effets de déplacement de la criminalité entre les ports et leur arrière-pays dans le Benelux et les autres États membres de l'UE;

h) D'insister auprès d'autres gouvernements au sujet de la transposition des codes de sécurité portuaire (code ISPS);

i) In samenwerking met andere EU-lidstaten te werken aan slimme containerzegels in de strijd tegen drugs. Deze zegels worden uitgerust met technologieën zoals GPS en sensoren waardoor bedrijven en autoriteiten gemakkelijk de locatie van containers kunnen volgen en eventuele ongeoorloofde toegang tot of manipulatie van containers kunnen detecteren.

i) De travailler en coopération avec les autres États membres de l'UE concernant les scellés intelligents pour conteneurs dans le cadre de la lutte contre la drogue. Ces scellés seront équipés de technologies telles que le GPS et des capteurs pour permettre aux entreprises et aux autorités de localiser aisément les conteneurs et détecter tout accès frauduleux aux conteneurs ou toute manipulation non autorisé(e).