

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

18 JUILLET 2003

PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance du
3 décembre 1992 relative à l'exploitation
et au développement du canal, du port,
de l'avant-port et de leurs dépendances
dans la Région de Bruxelles-Capitale,
et la loi du 5 mai 1936 fixant le statut
des capitaines de port**

Exposé des motifs

L'ordonnance du 3 décembre 1992 crée la Société régionale du Port de Bruxelles. Cette Société est chargée de l'exploitation et du développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale.

La Société régionale du Port de Bruxelles a entamé ses activités le 1^{er} juin 1993. Au cours des dix années, le Port de Bruxelles a connu une croissance continue. En outre, le Port est parvenu à louer à long terme, en bail emphytéotique, les bâtiments non affectables à ses activités tandis que, par ailleurs, il achetait les terrains nécessaires à l'extension indispensable de son activité.

En vue de garantir le fonctionnement optimal de la Société, certaines modifications de l'ordonnance du 3 décembre 1992 s'avèrent nécessaires : l'organisation des services de la capitainerie, le règlement de police, l'instauration d'amendes administratives et les règles d'utilisation du domaine portuaire.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

18 JULI 2003

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie van
3 december 1992 betreffende de exploitatie
en de ontwikkeling van het kanaal, de haven,
de voorhaven en de aanhorigheden ervan in
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en van
de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van
het statuut der havenkapiteins**

Memorie van toelichting

Bij ordonnantie van 3 december 1992 werd de gewestelijke vennootschap Haven van Brussel opgericht. Deze vennootschap werd belast met de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De Gewestelijke vennootschap Haven van Brussel startte haar activiteiten op 1 juni 1993. De Haven van Brussel bereikte in de voorbije 10 jaar werking een gestage groei. De haven slaagde er in om niet meer voor haar activiteiten bruikbare gebouwen en gronden voor lange tijd in erfpacht te geven, terwijl anderzijds de nodige terreinen konden worden aangekocht om de noodzakelijke uitbreiding van haar activiteiten mogelijk te maken.

Teneinde een optimale werking van de vennootschap te bekomen zijn enkele aanpassingen aan de ordonnantie van 3 december 1992 wenselijk. Deze wijzigingen hebben betrekking op de organisatie van de havenkapiteinsdienst, het politiereglement, de invoering van administratieve geldboetes en de regels voor het gebruik van het havendomein.

La loi du 5 mai 1936 fixe le statut des capitaines de port. Les dispositions de cette loi sont régionalisées depuis l'entrée en vigueur de la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Afin d'optimiser les dispositions de la loi du 5 mai 1936 dans le contexte de l'ordonnance modifiée relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale, certaines adaptations de cette loi s'avèrent nécessaires.

En outre, la présente actualisation permet d'apporter certaines modifications qui mettent le texte de l'ordonnance du 3 décembre 1992 en conformité avec la réalité institutionnelle actuelle et d'abroger certains articles devenus superflus.

Commentaire des articles

Article premier

Cet article relève d'une formalité substantielle imposée par l'article 8 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises.

Article 2

Cet article prévoit l'adaptation matérielle du texte de l'ordonnance du 3 décembre 1992, par le remplacement, dans l'ensemble des articles, de la dénomination « Exécutif » par le terme « Gouvernement ». De la sorte, la terminologie utilisée dans l'ordonnance correspond aux dispositions de l'article 127 paragraphe 1 de la loi spéciale du 16 juillet 1993.

D'autre part, quelques améliorations grammaticales sont proposées.

Article 3

Cet article vise à insérer un article 16*bis* dans l'ordonnance du 3 décembre 1992, en vue de définir clairement la capitainerie de port, de fixer la procédure établissant un règlement régional de police et de créer, enfin, la possibilité d'imposer des amendes administratives en cas de transgression du règlement.

Chacun de ces aspects sera examiné séparément ci-après :

Le service de la capitainerie

La capitainerie est un service spécial de police des administrations décentralisées des ports, chargé de la sur-

Bij de wet van 5 mei 1936 werd het statuut van de havenkapiteins geregeld. De bepalingen van deze wet zijn sinds de wet van 8 augustus 1980 op de hervorming van de instellingen een gewestelijke bevoegdheid geworden. Teneinde de bepalingen van de wet van 5 mei 1936 optimaal te kunnen gebruiken in het kader de gewijzigde ordonnantie betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en hun aanhorigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn aanpassingen aan deze wet noodzakelijk.

Bovendien wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om enkele wijzigingen aan te brengen waardoor de tekst van de ordonnantie van 3 december 1992 in overeenstemming wordt gebracht met de huidige institutionele realiteit en worden overbodig geworden artikels geschrapt.

Toelichting bij de artikels

Artikel 1

Dit artikel is een substantiële formaliteit voorgeschreven door artikel 8 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen.

Artikel 2

Dit artikel voorziet in de materiële aanpassing van de tekst van de ordonnantie van 3 december 1992 door de benaming « Executieve » in verschillende artikelen door de benaming « Regering » te vervangen. Hierdoor komt de terminologie van de ordonnantie in overeenstemming met de bepalingen van artikel 127, § 1, van de bijzondere wet van 16 juli 1993.

Verder worden in de Franse tekst enkele grammaticale aanpassingen doorgevoerd.

Artikel 3

Dit artikel beoogt de invoeging in de ordonnantie van 3 december 1992 van een artikel 16*bis* waarbij de havenkapiteinsdienst duidelijk omschreven wordt, de procedure voor het vastleggen van een gewestelijke politieverordening vastgelegd wordt en tenslotte de mogelijkheid wordt geschapen om bij overtredingen hiervan administratieve geldboetes op te leggen.

Beschouwen we deze aspecten elk afzonderlijk :

De Havenkapiteinsdienst

De havenkapiteinsdiensten zijn de bijzondere politiediensten van de gedecentraliseerde havenbesturen, welke

veillance policière de l'activité portuaire et plus spécifiquement du contrôle du respect des règlements portuaires (souvent décrétés par les administrations portuaires elles-mêmes). Les capitaines de port sont officiers de police judiciaire, auxiliaires du procureur du Roi. Le statut et les compétences des capitaines de port sont régis par la loi fixant le statut des capitaines de port du 5 mai 1936. Cette réglementation est identique pour toutes les capitaineries maritimes, quelle que soit leur forme juridique. Le législateur a laissé aux administrations des ports le soin de préciser la composition des services et les tâches qui leur incombent.

Il ne fait aucun doute que le Port de Bruxelles est soumis à la loi fixant le statut des capitaines de port.

En effet, le Port de Bruxelles est de toute évidence un « port maritime » au sens de l'article premier de la loi.

La loi fixant le statut des capitaines de port a toujours été d'application au port de Bruxelles, déjà à l'époque où il était encore géré par la société anonyme aujourd'hui dissoute, la SA du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles.

Cette situation est conforme à l'intention du législateur. Le fonctionnement d'une capitainerie auprès de l'administration antérieure du port de Bruxelles, la société anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles est explicitement mentionné dans l'exposé des motifs du projet de loi fixant le statut des capitaines de port.

Il n'est donc nullement discutable que le législateur ait estimé que la nouvelle loi fixant le statut des capitaines de port visait également le port de Bruxelles.

Le fait qu'une capitainerie fonctionne à Bruxelles est confirmé par le Règlement de police et de navigation, (AR du 18 août 1975).

Il n'existe aucun élément indiquant que la loi fixant le statut des capitaines de port ne s'appliquerait plus, à la suite de la réforme de l'État de 1988, à la partie du complexe portuaire et des canaux située dans les limites de la Région de Bruxelles-Capitale.

Bien que l'ordonnance relative au port de Bruxelles ne contienne aucune disposition explicite à cet égard, il est clair que la nouvelle administration du Port reste soumise à la loi fixant le statut des capitaines de port. Les commentateurs s'accordent à ce sujet.

La validité actuelle de la loi fixant le statut des capitaines de port est en outre démontrée par le fait que l'encadrement en personnel du port a prévu, dès le départ, un capitaine de port ou un capitaine adjoint.

Afin que le Port de Bruxelles puisse exercer correctement ses compétences policières, il est prévu que non seu-

belast zijn met het politieel toezicht op de havenbedrijvigheid, en in het bijzonder met het toezicht op de naleving van de (vaak door de havenbesturen zelf uitgevaardigde) havenverordeningen. De havenkapiteins zijn officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de procureur des Konings. Het statuut en de bevoegdheden van de havenkapiteins zijn geregeld in de Havenkapiteinswet van 5 mei 1936. De regeling is identiek voor alle zeehavenbesturen, ongeacht hun rechtsvorm. De nadere taakomschrijving en de samenstelling van de diensten werd door de wetgever overgelaten aan de havenbesturen zelf.

Het lijkt geen twijfel dat de Haven van Brussel aan de Havenkapiteinswet is onderworpen.

De Haven van Brussel is immers duidelijk een « zeehaven » in de zin van artikel 1 van de wet.

De Havenkapiteinswet werd in de Brusselse haven steeds toegepast, ook toen deze nog werd beheerd door de (thans ontbonden) NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

Zulks strookt met de bedoeling van de wetgever. Het functioneren van een havenkapiteinsdienst bij het vroegere Brusselse Havenbestuur, de NV Zeekanaal, werd uitdrukkelijk vermeld in de memorie van toelichting bij het ontwerp van Havenkapiteinswet.

Het is aldus niet voor discussie vatbaar dat de wetgever meende dat de nieuwe Havenkapiteinswet ook beoogde te gelden voor de Haven van Brussel.

Dat er te Brussel een havenkapiteinsdienst functioneert, wordt bevestigd in het politie- en scheepvaartreglement, vastgesteld bij KB van 18 augustus 1975.

Er bestaat geen enkele indicatie dat de Havenkapiteinswet na de reorganisatie ingevolge de staatshervorming van 1988, niet meer zou gelden voor het gedeelte van het haven- en kanaalcomplex gelegen binnen de grenzen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ofschoon de Ordonnantie betreffende de Haven van Brussel daarover geen uitdrukkelijke bepaling bevat, is het duidelijk dat het nieuwe havenbestuur aan de Havenkapiteinswet onderworpen blijft. Commentatoren zijn het daarover eens.

De huidige rechtsgeldigheid van de Havenkapiteinswet wordt bovendien aangetoond doordat in de personeelsformatie van de Haven van meet af aan één havenkapitein of adjunct-havenkapitein werd voorzien.

Teneinde de Haven van Brussel toe te laten haar politiebevoegdheid correct uit te oefenen wordt voorzien dat

lement la capitainerie, mais aussi les inspecteurs de port peuvent veiller au respect du règlement de police. Les inspecteurs de port sont des membres du personnel du Port de Bruxelles, chargés notamment du contrôle du respect de la réglementation en vigueur et qui, comme le capitaine de port, ont qualité d'officier de police judiciaire.

Le règlement régional de police

L'ordonnance définit l'objectif du Port, règle l'actionnaire, l'organisation interne, les contrôles, etc.

Territorialement, le Port de Bruxelles a compétence pour le canal, le port, l'avant-port, les installations portuaires et leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale.

L'ordonnance ne contient aucune disposition explicite portant sur les compétences policières du Port ou de ses fonctionnaires.

Les statuts du Port ne contiennent pas davantage de dispositions relatives aux compétences policières.

Le Gouvernement arrête le cahier des charges auquel la Société est soumise, sur la base de l'article 4. En vertu du même article, le cahier des charges détermine « les obligations de service public de la Société ».

Au cours de la phase préparatoire de l'ordonnance, il a été dit que les obligations de service public de la Société comportent notamment : « le respect de la réglementation applicable (police de rivière, normes en matière de pollution) ».

Le cahier des charges mentionne parmi les obligations d'intérêt général du Port entre autres l'obligation d'assurer le trafic sur la voie d'eau de manière ininterrompue. À cet égard, le Port doit tenir compte de la législation pertinente en vigueur et des règlements et accords de coopération applicables. Le Port doit assurer la signalisation de navigation. Le « Règlement de police et de navigation » est explicitement mentionné. En outre, il est stipulé que :

« En particulier, le Port de Bruxelles fait respecter la police portuaire; à cet égard, il a notamment pour mission :

- de constater les infractions et dresser procès-verbal, conformément à l'arrêté royal portant règlement de police et de navigation du Canal de Bruxelles au Rupel et du Port de Bruxelles [...];
- d'effectuer le dérôlement de certains membres d'équipage étrangers et d'assurer le contact avec la police des frontières;

niet alleen de havenkapiteinsdienst, maar ook de haveninspecteurs toezien op de naleving van de politieverordening. De haveninspecteurs zijn personeelsleden van de Haven van Brussel die onder andere belast worden met toezicht op de naleving van de geldende regelgeving en die, zoals de havenkapitein, officier van gerechtelijke politie zijn.

De gewestelijke politieverordening

De Ordonnantie omschrijft het doel van de Haven, regelt het aandeelhouderschap, de interne organisatie, het toezicht, enz.

Territoriaal is de Haven bevoegd voor het kanaal, de haven, de voorhaven, de haveninrichtingen en de aanhoorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Zij bevat geen uitdrukkelijke bepalingen omtrent de politiebevoegdheden van de Haven en haar ambtenaren.

De statuten van de Haven bevatten evenmin bepalingen omtrent de politiebevoegdheden.

Op basis van artikel 4 van de Ordonnantie stelt de regering het bestek vast « waaraan de Vennootschap gebonden is ». Luidens hetzelfde artikel bepaalt het bestek « de verplichtingen van de Vennootschap op het vlak van de openbare dienstverlening ».

Tijdens de voorbereiding van de Ordonnantie werd gesteld dat de openbare dienstverplichtingen van de Vennootschap onder meer omvatten : « de naleving van de reglementering terzake (rivierpolitie, normen inzake verontreiniging) ».

In het bestek wordt onder de opdrachten van algemeen nut van de Haven onder meer het verzekeren van het verkeer op de waterweg op ononderbroken wijze vermeld. Hierbij moet de Haven rekening houden met de toepasselijke wetgeving, reglementering en samenwerkingsakkoorden. De Haven moet de signalisatie voor de scheepvaart verzekeren. Het « Politie- en Scheepvaartreglement » wordt uitdrukkelijk vermeld. Voort is onder meer bepaald :

« De Haven van Brussel doet in het bijzonder de havenpolitie respecteren; in dit opzicht is het met name haar opdracht :

- de overtredingen vast te stellen en proces-verbaal op te stellen, overeenkomstig het Koninklijk Besluit houdende Politie- en scheepvaartreglementering van het Zeekanaal van Brussel tot aan de Rupel en van de Haven van Brussel [...];
- de decruterings van bepaalde buitenlandse bemanningsleden te verrichten en het contact met de grenspolitie te verzekeren;

- d'assurer l'information des services compétents en ce qui concerne la pollution de la voie d'eau ».

Toujours en vertu du cahier des charges, le Port propose à la Région les modifications nécessaires à la réglementation en vigueur.

Le cahier des charges comporte également des dispositions pour lutter contre le vandalisme, en collaboration avec la police locale. Il stipule que les membres assermentés du personnel du Port de Bruxelles peuvent procéder à des contrôles d'identité, dans le cadre des compétences de police qui leur sont attribuées.

Le conseil d'administration de la société anonyme Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen qui, en région flamande gère notamment le tronçon du canal maritime Bruxelles-Escaut et celui du canal Bruxelles-Charleroi, dispose de la compétence de soumettre au Gouvernement régional des propositions relatives à l'adoption de règlements de police pour les voies navigables, les zones portuaires et les terrains gérés par l'administration du port.

Le Conseil d'État a accepté le principe de cette manière de fonctionner, dans laquelle l'administration décentralisée du port soumet des propositions de règlements de police au Gouvernement.

Le port d'Anvers connaît une situation analogue. Le Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen peut soumettre des modifications aux règlements de police du port au conseil communal.

Le Port de Bruxelles a compétence et même mission de faire de telles propositions au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. C'est ce qui est prévu dans le cahier des charges du Port, mais non dans l'ordonnance du 3 décembre 1992. En soi, la discussion sur la base juridique, légale ou décrétole, de la compétence réglementaire du Gouvernement est possible. Il paraît dès lors souhaitable de fonder la possibilité d'arrêter un règlement régional de police pour le port et le canal sur une solution claire.

Conformément aux observations du Conseil d'État, la limitation des compétences régionales en la matière par rapport à la compétence fédérale est rappelée. Le risque de chevauchement de compétences, dénoncé, par le Conseil d'État, a été supprimé.

Sanctions

Ce paragraphe détermine comment les infractions au règlement régional de police seront punies, par référence à la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port.

- informer van de bevoegde diensten wat de bezoedeling van de waterweg betreft. ».

Steeds luidens het bestek stelt de Haven aan het Gewest de nodige aanpassingen voor aan de van kracht zijnde reglementering.

Het bestek bevat bepalingen betreffende de bestrijding van het vandalisme in samenwerking met de plaatselijke politie. Hierbij is bepaald dat de beëdigde personeelsleden van de Haven van Brussel kunnen overgaan tot identiteitscontroles in het kader van de politiebevoegdheden die hun verleend worden.

De Raad van Bestuur van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen (die in het Vlaams Gewest onder andere het deel van het Zeekanaal Brussel-Schelde en van het Kanaal Brussel-Charleroi beheert) beschikt over de bevoegdheid om aan de gewestregering voorstellen te doen met betrekking tot het aannemen van politieverordeningen voor de waterwegen, havengebieden en gronden die het havenbestuur beheert.

De Raad van State heeft deze werkwijze, waarbij het gedecentraliseerde havenbestuur aan de regering voorstellen voor politieverordeningen overmaakt, principieel aanvaard.

In de Haven van Antwerpen geldt een gelijkaardige regeling. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen kan wijzigingen van de politieverordeningen voor de haven voorstellen aan de gemeenteraad.

De Haven van Brussel heeft de bevoegdheid en zelfs de opdracht om dergelijke voorstellen te doen aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Zulks is bepaald in het bestek van de Haven, maar niet in de ordonnantie van 3 december 1992. Omtrent de wettelijke of decretale grond van de verordende bevoegdheid van de regering op zich is, discussie mogelijk. Het is verkieslijk om de uitvaardiging van een gewestelijke politieverordening voor de haven en het kanaal te grondvesten op een duidelijke regeling.

Overeenkomstig de bemerkingen gemaakt door de Raad van State wordt aan de beperking van de gewestelijke bevoegdheden terzake tegenover de federale bevoegdheid herinnerd. Het risico op een overlapping van bevoegdheden, aangeklaagd door de Raad van State wordt geschrapt ?

Bestrafing

Deze paragraaf bepaalt hoe de overtredingen van de gewestelijke politieverordening bestraft worden, door te verwijzen naar de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins (verder Havenkapiteinswet genoemd)

Les sanctions prévues par cette loi sont actuellement :

- pour le non-respect des ordres formels donnés explicitement par la capitainerie de port : amende de 26 à 300 BEF, c.à.d. 0,644 à 7,437 EUR;
- en cas de récidive dans l'année qui suit : amende de 300 à 3.000 BEF , c.à.d. 7,437 à 74,368 EUR;
- pour les infractions aux règlements pris pour l'exploitation, la sécurité et la police dans les ports : emprisonnement de huit jours à quatorze jours et amende de 26 à 500 BEF, ou l'une de ces peines seulement, c.à.d. de 0,64 à 12,39 EUR.

L'article 6 paragraphe 8 du présent projet adapte ces montants respectivement à 0,64 EUR, 15,00 EUR et 125,00 EUR.

Amendes administratives

En vue d'optimiser le respect du règlement de police, il convient d'envisager l'instauration d'un régime d'amendes administratives. La Cour d'arbitrage reconnaît cette compétence du législateur régional. Elle l'a confirmé de manière explicite dans l'arrêt « protection de l'infrastructure routière - formation d'ornières » du 6 décembre 2000.

Conformément au souhait exprimé par le Conseil d'État, les modalités du régime d'amendes administratives sont précisées dans l'ordonnance même.

Le régime proposé peut-être résumé comme suit :

Les amendes administratives de 125 à 25.000 € sont infligées au contrevenant, par le Conseil d'Administration, le fonctionnaire-dirigeant, le fonctionnaire-dirigeant adjoint du Port ou le fonctionnaire qu'ils se seront substitué, par une décision motivée.

Les amendes sont éventuellement augmentées, d'une indemnité complémentaire correspondante au profit économique réalisé par l'infraction et au dommage réel éventuellement subi par le Port.

Le contrevenant peut, dans le mois de la notification de l'amende administrative et de l'indemnité éventuelle, en solliciter la remise partielle et/ou de pouvoir s'en acquitter par termes et délais.

Il peut dans le même délai contester devoir s'en acquitter devant le tribunal de commerce de Bruxelles, qui statuera sur ce recours conformément aux dispositions du code judiciaire et de prescription ordinaire, sauf quant au délai ramené à 5 ans.

Le tribunal statue en premier et dernier ressort.

De door deze wet voorziene straffen zijn thans :

- voor de niet naleving van bevelen die uitdrukkelijk door de havenkapiteinsdienst zijn gegeven : geldboete van 26 tot 300 BEF of 0,644 tot 7,437 EUR;
- bij herhaling binnen het jaar : 300 tot 3.000 BEF of 7,437 tot 74,368 EUR;
- inbreuken tegen de reglementen genomen voor de exploitatie, de veiligheid en de politie in de haven : gevangenisstraf van 8 tot 14 dagen en een geldboete van 26 tot 500 BEF, dat wil zeggen 0,64 tot 12,39 EUR, of één van beide.

Deze bedragen worden in artikel 6, § 8, van dit ontwerp aangepast tot respectievelijk 0,64 EUR, 15 EUR en 125 EUR.

Administratieve geldboetes

Om de handhaving van de politiereglementering te optimaliseren valt het te overwegen een stelsel van administratieve geldboeten in te voeren. Het Arbitragehof erkent de bevoegdheid van de gewestelijke regelgever om dat te doen. Het heeft dit uitdrukkelijk bevestigd in het Spoorvormingsarrest van 6 december 2000.

Overeenkomstig de door de Raad van State uitgedrukte wens worden de modaliteiten in verband met de administratieve geldboetes in deze ordonnantie opgenomen.

Het voorgesteld regime kan als volgt samengevat worden :

De administratieve geldboetes van 125 tot 25.000 € worden de overtreder opgelegd door de Raaf van Bestuur, de leidend ambtenaar, de adjunct leidend ambtenaar van de Haven of door de ambtenaar hiertoe aangewezen bij een gemotiveerde beslissing.

De boetes worden eventueel verhoogd met een bijkomende vergoeding die overeenstemt met de winst gerealiseerd door de overtreding en met het eventueel door de Haven geleden schade.

De overtreder kan, binnen de maand na betekening van de administratieve boete en de eventuele schadevergoeding de gedeeltelijke kwijtschelding en/of de mogelijkheid tot betaling in termijnen aanvragen.

Binnen dezelfde termijn kan hij de boete aanvechten voor de Rechtbank van Koophandel te Brussel, die over dit beroep uitspraak doet overeenkomstig de bepalingen van het gerechtelijk wetboek en de gewone verjaring, met uitzondering van de tot 5 jaar verminderde termijnen.

De rechtbank oordeelt in eerste en laatste aanleg.

En cas de non-paiement de l'amende et de l'indemnité éventuelle dans le mois de la décision initiale ou sur recours ou d'un jugement coulé en force de chose jugée du tribunal de commerce de Bruxelles, le Port peut en poursuivre le paiement l'exécution par voie de contrainte.

Article 4

Cet article abroge une série de dispositions de l'ordonnance du 3 décembre 1992 devenues superflues. Il s'agit plus précisément de dispositions visant :

- le transfert de capital à la nouvelle société, (art. 3, al. 1^{er});
- la première assemblée générale, (art. 3, al. 2 et 3);
- le transfert de personnel (art. 17, al. 1^{er} à 3) et les primo nominations (art. 17, al. 5),

Article 5

Modification de la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port

Les modifications proposées concernent l'accès au grade de capitaine de port et l'insertion, dans cette loi, de dispositions relatives aux compétences territoriales et matérielles des capitaines de port et des inspecteurs de port dans la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que l'adaptation des montants des amendes. S'agissant d'une modification du statut administratif, cette disposition est par ailleurs soumise à la négociation syndicale.

1. Conditions à la nomination comme capitaine de port

Lorsqu'en 1936, le législateur a fixé le statut des capitaines de port, la fonction de capitaine de port a été réservée aux officiers au long cours disposant d'une expérience certaine.

L'une des exigences était le fait d'avoir acquis cette expérience à bord d'un bateau battant pavillon belge. Depuis que la flotte marchande belge ne bat plus pavillon belge, cette limitation aux seuls navires belges n'a plus de sens. Au contraire, cette disposition ne permettra plus de trouver des candidats répondant à cette condition.

En outre, la formation des officiers de la marine marchande a été réformée à plusieurs reprises et de nouvelles réformes ne sont pas exclues à l'avenir. Il est donc souhaitable de tenir compte de cette situation dans les conditions de nomination au grade de capitaine de port et de prévoir, à côté du brevet actuel de capitaine au long cours, le diplôme de licencié en sciences nautiques.

In geval van niet betaling van de boete en van de eventuele schade vergoeding binnen de maand na de oorspronkelijke beslissing of van een in kracht van gewijsde getreden vonnis van de Rechtbank van Koophandel te Brussel kan de Haven overgaan tot de gedwongen uitvoering van de betaling.

Artikel 4

Dit artikel heft een aantal bepalingen van de ordonnantie van 3 december 1992 op die overbodig zijn geworden. Het gaat hierbij om bepalingen inzake :

- de overdracht van kapitaal naar de nieuwe vennootschap (art. 3, al. 1);
- de eerste algemene vergadering (art. 3, al. 2 en 3);
- de overdracht van het personeel (art. 17, al. 1 tot 3) en de eerste benoemingen (art. 17, al. 5)

Artikel 5

Wijziging van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins

De voorgestelde wijzigingen betreffen de toegang tot de graad van havenkapitein en het opnemen in deze wet van bepalingen inzake de territoriale en materiële bevoegdheden van de havenkapiteins en van de haveninspecteurs in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en een aanpassing van de bedragen der geldboetes. Vermits dit bovendien een wijziging aan het administratief statuut betreft, wordt deze bepaling onderworpen aan het overleg met de vakbonden.

1. Voorwaarden voor de benoeming tot havenkapitein

Toen de wetgever in 1936 het statuut der havenkapiteins vastlegde werd het beroep van havenkapitein voorbehouden aan officieren ter lange omvaart met een bepaalde ervaring

Eén van de vereisten was in het bezit te zijn van ervaring aan boord van een Belgisch schip. Na de uitvlagging van de koopvaardijvloot heeft deze beperking tot schepen onder de Belgische vlag geen betekenis meer. Integendeel zij zal het onmogelijk maken om nog kandidaten te vinden die aan deze voorwaarde voldoen.

Bovendien werd de vorming van de officieren van de koopvaardij herhaaldelijk hervormd en zijn ook in toekomst hervormingen niet uitgesloten. Het is dus wenselijk hierop in te spelen in de benoemingsvoorwaarden van de havenkapitein, en naast het bestaande brevet van kapitein ter lange omvaart ook het diploma van licentiaat in de nautische wetenschappen te voorzien.

Par ailleurs, la Force navale belge a été créée en 1946. Il est donc logique que les officiers de marine qui ont acquis leur expérience à bord de bâtiments de la Force navale puissent également avoir accès à la fonction de capitaine de port. En coopération avec la Force navale, l'on a pu vérifier les exigences requises pour qu'un officier de la Force navale dispose d'une formation et d'une expérience professionnelle équivalentes à celles exigées des officiers de la marine marchande.

Pour entrer en ligne de compte pour la nomination comme capitaine de port dans la Région de Bruxelles-Capitale, les officiers de la Force navale belge doivent :

1. appartenir au corps des officiers actifs du groupe de fonctions « Pont », ce qui garantit *ipso facto* le fait qu'il s'agit bien d'officiers qui naviguent effectivement;
2. être porteurs d'un diplôme de licencié en navigation maritime et sciences militaires (diplôme délivré par l'École royale militaire) ou d'ingénieur civil;
3. avoir réussi les épreuves professionnelles d'officier supérieur auprès des Forces armées belges;
4. avoir été, pendant une année au moins, commandant à bord d'un bateau de la marine ou commandant en second à bord d'un bateau de la marine plus grand que 1.000 tonnes.

2. Compétence territoriale

Comme dit à l'article 6 de la loi fixant le statut des capitaines de port, les capitaines de port et capitaines adjoints sont compétents « dans toute l'étendue du port ».

La zone portuaire du port de Bruxelles s'étend de la frontière avec Vilvoorde et la Région flamande, en passant par l'avant-port, les bassins Vergote, Béco, Biestebroek et de batelage, et par le canal de Charleroi jusqu'à la frontière d'Anderlecht avec Sint-Pieters-Leeuw et la Région flamande.

Lorsque la loi fixant le statut des capitaines de port a été adoptée, les bassins Biestebroek, de batelage et le canal de Charleroi (ci-après appelés ensemble le 'canal de Charleroi') ne relevaient pas de la compétence territoriale de l'administration du port de Bruxelles, mais de celle du ministère des Travaux publics (Administration des voies navigables).

Depuis que le canal a été placé, en 1992, sous la compétence de l'administration du Port de Bruxelles, la question se pose de savoir si la loi fixant le statut des capitaines de port s'applique dès ce moment automatiquement au canal de Charleroi.

Anderzijds werd in 1946 de Belgische Zeemacht opgericht. Het is dus logisch dat marineofficieren die hun ervaring verwierven aan boord van schepen van de krijgsmacht ook de kans krijgen om toegang te hebben tot het beroep van havenkapitein. In samenwerking met de Marine werd nagegaan welke de vereisten zijn voor een marineofficier om over een gelijkwaardige opleiding en beroepservaring te beschikken dan deze die wordt gevraagd van de officieren der koopvaardij.

Om in aanmerking te komen voor een benoeming tot havenkapitein in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dienen marineofficieren :

1. te behoren tot het korps der actieve officieren van de ambtengroep « dek », wat meteen de waarborg is voor het feit dat het gaat om werkelijk varende officieren;
2. in het bezit te zijn van een diploma van licentiaat in de nautische wetenschappen en militaire wetenschappen (een diploma dat wordt afgeleverd door de Koninklijke Militaire School) of van burgerlijk ingenieur;
3. geslaagd te zijn voor de beroepsproeven van hoger officier bij de Belgische krijgsmacht;
4. gedurende één jaar commandant geweest te zijn op een marineschip of tweede commandant van een marineschip groter dan 1.000 ton.

2. Territoriale bevoegdheid

Zoals in het geciteerde artikel 6 van de Havenkapiteinswet wordt gesteld, zijn de havenkapiteins en hun adjuncten bevoegd « binnen gansch de uitgestrektheid der haven ».

Het werkingsgebied van de Haven van Brussel strekt zich uit van de grens met Vilvoorde en het Vlaams Gewest, over de Voorhaven, het Vergotedok, het Bécodok, het Biestebroekdok, het Schipperijdok, en het kanaal van Charleroi tot aan de grens van Anderlecht met Sint-Pieters-Leeuw en het Vlaams Gewest.

Toen de Havenkapiteinswet werd vastgesteld, vielen het Biestebroekdok, het Schipperijdok en het kanaal van Charleroi (hieronder samen het kanaal van Charleroi genoemd) niet onder de territoriale bevoegdheid van het Brusselse havenbestuur, maar wel onder deze van het Ministerie van Openbare Werken (Bestuur der Waterwegen).

Nu dit kanaal in 1992 onder de bevoegdheid is geplaatst van het havenbestuur (de Haven van Brussel), rijst de vraag of de Havenkapiteinswet sindsdien automatisch ook voor dit kanaal geldt.

On peut imaginer des arguments en faveur ou contre l'application de la loi fixant le statut des capitaines de port à la partie du canal de Charleroi située sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Arguments contre l'application de la loi au canal de Charleroi :

- 1° le fait que le canal de Charleroi soit essentiellement un canal (voie navigable ou de passage) et n'exerce des fonctions portuaires qu'à titre accessoire;
- 2° le fait que le canal n'admette pas (et ne peut admettre) des bateaux de mer, si bien qu'il n'est pas couvert par la notion de « port maritime » au sens de l'article premier de la loi fixant le statut des capitaines de port;
- 3° le fait que l'ordonnance relative au Port de Bruxelles mentionne séparément « le canal », « le port », « l'avant-port » et « leurs dépendances » et semble donc établir des distinctions;
- 4° le fait que le règlement de police du Port de Bruxelles (AR du 18 août 1975), qui attribue le contrôle du respect du règlement en question au capitaine de port ne s'applique pas territorialement au canal de Charleroi;
- 5° le fait que, au contraire, c'est le Règlement général des voies navigables du Royaume (AR du 15 octobre 1935) qui s'applique au canal et que dans ce règlement, les capitaines de port ne sont pas mentionnés comme personnes chargées des contrôles.

Les arguments en faveur de l'application au canal de Charleroi de la loi fixant le statut des capitaines de port sont toutefois plus convaincants :

- 1° la loi fixant le statut des capitaines de port ne définit pas explicitement les compétences territoriales précises des diverses capitaineries, parce que ce périmètre peut évoluer en raison de l'expansion des installations portuaires; lorsque la compétence de l'administration du port est ainsi élargie, il faut considérer que, automatiquement et sans intervention explicite du législateur (loi, décret ou ordonnance), les compétences des capitaines de port sont également élargies (cf. les extensions des ports d'Anvers et de Zeebrugge);
- 2° dans tous les cas sont déterminantes les compétences territoriales de l'administration du port elle-même, comme fixées par loi, décret ou ordonnance; pour le Port de Bruxelles, il s'agit de l'ordonnance du 3 décembre 1992, qui place le canal de Charleroi sous la compétence territoriale du Port et ainsi *ipso facto* sous la compétence du capitaine de port (cf. article premier, paragraphe 2, de la loi fixant le statut des capitaines de port, qui stipule que la capitainerie de port « relève » de l'administration du port; il en résulte que la compétence territo-

Er zijn argumenten denkbaar voor en tegen de gelding van de Havenkapiteinswet op het gedeelte van het kanaal van Charleroi op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Tegen de rechtsgeldigheid van de wet op het kanaal van Charleroi kan worden aangevoerd :

- 1° het feit dat het kanaal van Charleroi in hoofdzaak een kanaal (een scheepvaartweg of een doorvaartroute) is, en slechts een ondergeschikte havenfunctie vervult;
- 2° het feit dat het kanaal geen zeeschepen ontvangt (en kan ontvangen), zodat het niet valt onder het begrip « zeehaven » in de zin van artikel 1 van de Havenkapiteinswet;
- 3° het feit dat de Ordonnantie betreffende de Haven van Brussel « het kanaal », « de haven », « de voorhaven » en « de haveninrichtingen » afzonderlijk vermeldt, en dus blijkbaar een onderscheid maakt;
- 4° het feit dat het Reglement voor het kanaal en de haven van Brussel (KB van 18 augustus 1975), dat het toezicht op de naleving ervan opdraagt aan de havenkapitein, territoriaal niet op het kanaal van Charleroi van toepassing is;
- 5° het feit dat op het kanaal integendeel het Algemeen Scheepvaartreglement (KB van 15 oktober 1935) van toepassing is, en dat de havenkapiteins in dat reglement niet worden vermeld als toezichthoudende personen.

De argumenten vóór de gelding van de havenkapiteinswet op het kanaal van Charleroi zijn overtuigender :

- 1° de havenkapiteinswet bepaalt zelf niet uitdrukkelijk de precieze ruimtelijke bevoegdheid van de diverse havenkapiteinsdiensten, omdat deze kan evolueren door de uitbreiding van haveninstallaties; wanneer de bevoegdheid van het havenbestuur aldus wordt uitgebreid, moet men derhalve aannemen dat automatisch, zonder expliciete tussenkomst van de wet-, decreet- of ordonnantiegever daartoe, ook de bevoegdheid van de havenkapitein(s) wordt verruimd (cfr. Uitbreidingen havens van Antwerpen en Zeebrugge);
- 2° beslissend is in alle geval de ruimtelijke bevoegdheid van het havenbestuur zelf, zoals vastgesteld bij wet, decreet of ordonnantie; voor de Haven van Brussel geldt de Ordonnantie van 3 december 1992, welke het kanaal van Charleroi onder de ruimtelijke bevoegdheid van de Haven plaatst en *ipso facto* onder de bevoegdheid van de havenkapitein van de Haven (cfr. Artikel 1, tweede lid, van de havenkapiteinswet, dat bepaalt dat de havenkapiteinsdienst « ressorteert onder » het havenbestuur, waaruit volgt dat de territoriale bevoegdheid van het

riale de l'administration du port s'applique automatiquement à la capitainerie de port);

- 3° la compétence territoriale des capitaineries de port doit être interprétée de manière extensive, étant donné que l'article 6, paragraphe 1, de la loi fixant le statut des capitaines de port déclare que les capitaines et capitaines adjoints sont compétents « dans toute l'étendue du port »;
- 4° bien que le canal de Charleroi soit une voie de passage, il dispose néanmoins d'importantes installations portuaires ; une telle fonctionnalité double existe d'ailleurs aussi dans d'autres zones portuaires, sans que cela ait une influence sur les compétences de police (cf. le bassin Achterdok à Gand);
- 5° le fait que le canal de Charleroi n'accepte pas de bateaux de mer n'est pas pertinent :
- les bassins Vergote et Béco n'acceptent pas davantage des bateaux de mer. Or le capitaine de port y est bel et bien compétent;
 - dans les autres zones portuaires, il existe également des endroits admettant exclusivement des péniches de navigation intérieure, sans que cela ait des conséquences sur les compétences de police;
 - il ressort avec certitude de la loi fixant le statut des capitaines de port que les capitaines de port sont tout autant compétents vis-à-vis des bateaux de navigation intérieure (et de leurs bateliers) que vis-à-vis des bateaux de mer (cf. article 6, paragraphe 2, et article 10);
- 6° le fait que le règlement de police et de navigation du canal maritime (AR du 18 août 1975) ne s'applique pas au canal de Charleroi n'empêche pas que le capitaine de port soit également compétent pour ce canal, parce que ses compétences découlent en premier lieu de la loi elle-même, à savoir la loi fixant le statut des capitaines de port.

La conclusion qui s'impose dès lors à nos yeux est que le capitaine du Port de Bruxelles est également compétent pour le canal de Charleroi et que le Port peut, s'il le souhaite, définir plus en détail ses compétences.

Toutefois, il paraît utile, pour couper court à toute discussion, de préciser plus explicitement la compétence territoriale, par le biais d'une ordonnance.

3. Compétence matérielle

De quelle manière le capitaine de port et les autres membres de la capitainerie peuvent-ils exercer leurs compétences ?

havenbestuur meteen geldt voor de havenkapiteinsdienst);

- 3° de ruimtelijke bevoegdheid van de havenkapiteinsdiensten dient extensief te worden geïnterpreteerd, daar artikel 6, eerste lid, van de Havenkapiteinswet de kapiteins en adjunct-kapiteins bevoegd verklaart « binnen gans de uitgestrektheid der haven »;
- 4° ofschoon het kanaal van Charleroi een doorvaartroute vormt, beschikt het ook over belangrijke haveninstallaties; dergelijke dubbele functionaliteit wordt ook in andere havengebieden aangetroffen, zonder dat dit consequenties heeft voor de politiebevoegdheid (cfr. Achterdok te Gent);
- 5° dat het kanaal van Charleroi geen zeeschepen ontvangt, is irrelevant :
- het Vergotedok en het Bécodok ontvangen evenmin zeeschepen, en toch is aldaar de havenkapitein bevoegd;
 - ook in de andere havengebieden zijn er zones waar alleen binnenschepen komen, zonder dat zulks consequenties heeft voor de politionele bevoegdheid;
 - uit de Havenkapiteinswet zelf valt met zekerheid af te leiden dat de havenkapiteins evenzeer bevoegd zijn ten aanzien van binnenschepen (en hun schippers) als ten aanzien van zeeschepen (cfr. artikel 6, tweede lid, en artikel 10) ;
- 6° dat het Reglement van Politie en Scheepvaart voor het zeekanaal (KB van 18 augustus 1975) niet op het kanaal van Charleroi van toepassing is, staat er niet aan in de weg dat de havenkapitein ook op dit kanaal bevoegd is, omdat zijn bevoegdheid in eerste instantie voortvloeit uit de wet zelf, met name de Havenkapiteinswet.

Het besluit is dat de havenkapitein van de Haven van Brussel ons inziens ook bevoegd is op het kanaal van Charleroi, en dat de Haven de bevoegdheden van de havenkapitein aldaar desgewenst nader kan definiëren.

Evenwel ware het nuttig de territoriale bevoegdheid, bij ordonnantie, meer uitdrukkelijk te omschrijven, om elke discussie uit te sluiten.

3. Materiële bevoegdheid

Op welke wijze mogen de havenkapitein de andere leden van de havenkapiteinsdienst hun bevoegdheden uitoefenen ?

Le paragraphe 4 de cet article stipule que le capitaine de port et les membres de la capitainerie peuvent inspecter tous les endroits et immeubles publics et privés, à l'exception des endroits servant d'habitation, conformément aux règles qui régissent les perquisitions.

Il ressort des travaux parlementaires préparatifs de la loi spéciale, que les décrets et les ordonnances peuvent uniquement fixer les cas qui donnent lieu à une perquisition, sans pouvoir en arrêter la forme ou les modalités.

Par ailleurs, les régions peuvent avoir recours, dans cette matière, à leurs compétences implicites.

En ce qui concerne les inspections dans des endroits qui ne doivent pas être qualifiés d'habitation, il est admis depuis longtemps que les régions disposent de compétences entières. Les régions peuvent autoriser leurs fonctionnaires à pénétrer dans des endroits qui ne sont pas protégés comme domicile privé et elles peuvent régler les cas et la forme de ces inspections.

Afin de répondre au souci exprimé par le Conseil d'État, les dispositions pertinentes de la Convention Européenne des Droits de l'Homme et des Libertés Fondamentales et de la Constitution sont expressément rappelées.

Le paragraphe 5 du même article définit la manière dont la capitainerie du Port peut se faire communiquer tout renseignement, contrôler des documents, inspecter des chargements et prélever des échantillons. Ces devoirs d'enquête ne donnent pas lieu au paiement d'un dédommagement, pour autant qu'ils ne constituent pas une entrave pertinemment déraisonnable et inutile à l'exploitation commerciale normale.

Le paragraphe 6 régleme l'exécution forcée des décisions prises par le capitaine de port et ses collaborateurs et permet qu'un navire ou sa cargaison soient immobilisés jusqu'au cautionnement et la couverture de tous les frais encourus.

Le paragraphe 7 règle la force probante des procès-verbaux dressés par le capitaine de port. L'article 8 de la loi fixant le statut des capitaines de port règle déjà la rédaction des procès-verbaux et leur transmission au procureur du Roi. Toutefois, la force probante des procès-verbaux n'est pas régleme tée par cette loi, ni l'envoi d'une copie au contrevenant ou à son « représentant légal ». C'est pourquoi ces deux dispositions sont insérées dans la loi fixant le statut des capitaines de port.

4. Amendes pécuniaires

Les amendes prévues dans la loi fixant le statut des capitaines de port sont adaptées dans le paragraphe 8. D'une

In § 4 van dit artikel wordt bepaald dat de havenkapitein en de leden van de havenkapiteinsdienst alle publieke en private plaatsen mogen doorzoeken met uitzondering van plaatsen die tot woning dienen, en dit overeenkomstig de regelen betreffende de huiszoeking.

Uit de parlementaire voorbereiding van de bijzondere wet blijkt dat de decreten en ordonnaties alleen de gevallen kunnen vastleggen die aanleiding geven tot een huiszoeking, maar niet de vorm of de modaliteiten van de huiszoeking.

Anderzijds kunnen de gewesten in deze materie gebruik maken van de impliciete bevoegdheden.

Wat betreft de inspecties in plaatsen die niet als woning dienen te worden gekwalificeerd, wordt sedert lang aangenomen dat de gewesten over een volledige bevoegdheid beschikken. De gewesten kunnen hun ambtenaren machtigen om binnen te dringen in plaatsen die niet onder de bescherming van de privé-woning vallen, en de gevallen en de vorm regelen waarin zulks kan geschieden.

Teneinde tegemoet te komen aan de door de Raad van State uitgesproken bezorgdheid worden de bepalingen van de Europese conventie voor de Rechten van de Mens en de Elementaire Vrijheden en van de Grondwet uitdrukkelijk herinnerd.

In § 5 van hetzelfde artikel wordt bepaald op welke wijze de havenkapitein zich inlichtingen kan laten verstrekken, documenten kan controleren, ladingen onderzoeken en monsters nemen. Deze onderzoeksdaden geven geen aanleiding tot de betaling van schadevergoeding voor zover ze geen blijk geven van kennelijk onredelijke en onnodige belemmering van een normale handelsexploitatie.

§ 6 regelt de wijze van gedwongen ten uitvoerlegging van de door de havenkapitein en zijn medewerkers getroffen beslissingen en staat toe dat een vaartuig of de lading wordt opgehouden tot een borg gesteld is voor de dekking van alle gemaakte kosten.

De bewijskracht van de processen-verbaal die door de havenkapitein worden opgesteld is geregeld in § 7. Artikel 8 van de Havenkapiteinswet regelt reeds het opstellen der processen-verbaal en hun verzending naar de procureur des Konings. De bewijskracht ervan is niet geregeld door deze wet, evenmin als de verzending van een exemplaar aan de overtreder of zijn « wettelijke vertegenwoordiger ». Beide bepalingen worden derhalve toegevoegd aan de Havenkapiteinswet.

4. Geldboetes

De geldboetes die voorzien zijn in de havenkapiteinswet worden middels § 8 aangepast. Enerzijds worden de maxi-

part, les montants maxima sont augmentés, comme déjà indiqué plus haut; d'autre part, les montants sont libellés en euros.

5. Les inspecteurs de port

Le cadre organique du Port de Bruxelles prévoit un seul emploi de capitaine de port. Sur le plan fonctionnel, cela suffit pour le Port de Bruxelles. En effet, le capitaine de port exerce une série de tâches relatives à la navigation sur le canal et dans le port, par exemple l'attribution des emplacements d'amarrage, le contrôle des mouvements des bateaux, le contrôle du personnel qui commande les ouvrages d'art. En outre, il a qualité d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur du Roi, en vertu des dispositions de la loi fixant le statut des capitaines de port.

Toutefois, le fait qu'il n'y ait qu'un seul membre du personnel ayant cette qualité crée un problème. Cette situation limite fortement les possibilités de contrôle et de répression des infractions aux divers règlements du port en les concentrant dans les mains d'une seule personne, avec tout ce que cela implique en cas d'absence temporaire.

Afin d'y remédier, il paraît souhaitable que d'autres membres du personnel du Port de Bruxelles soient également des officiers de police judiciaire. Puisque le Port de Bruxelles est de toute évidence une institution qui ressort de la tutelle du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est possible sur la base de l'article 11 paragraphe 3 de la loi spéciale sur les réformes institutionnelles, les régions peuvent, dans le cadre de leurs compétences régionales (décrets ou ordonnances) : « 1° attribuer la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux fonctionnaires assermentés du Gouvernement de la Communauté ou de la Région ou des institutions qui relèvent de l'autorité ou du contrôle de la Communauté ou de la Région. ».

C'est pourquoi il est créé, à côté du capitaine de port, une fonction d'inspecteur de port. L'inspecteur de port est un membre statutaire ou contractuel du personnel du Port de Bruxelles désigné par le Conseil d'Administration de la Société comme inspecteur de port; il dispose de ce fait des mêmes compétences territoriales et matérielles que le capitaine de port. Il lui est donc possible d'intervenir en cas d'infractions et de procéder aux contrôles nécessaires pour éviter et prévenir les problèmes.

Lorsque le législateur (décret ou ordonnance) attribue la qualité d'officier de police judiciaire, il doit prévoir une prestation de serment. Pour les inspecteurs de port, cette prestation se fait devant le tribunal de première instance de Bruxelles, exactement comme prévu pour le capitaine de port, si bien qu'il y a uniformité entre les deux.

mumbedragen verhoogd, zoals hierboven reeds werd aangegeven, anderzijds worden de bedragen omgerekend in Euro.

5. De Haveninspecteurs

De personeelsformatie van de Haven van Brussel voorziet één betrekking van havenkapitein. Functioneel is dit voor de Haven van Brussel voldoende. De havenkapitein oefent immers een reeks taken uit in verband met de scheepvaart op het kanaal en in de haven, zoals het toewijzen van aanlegplaatsen, het controleren van de scheepvaartbewegingen, het toezicht op het personeel dat de kunstwerken bedient. Bovendien bezit hij, krachtens de bepalingen van de Havenkapiteinswet, de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie, hulpofficier van de Procureur des Konings.

Het schept evenwel het probleem dat slechts één personeelslid de hoedanigheid van officier van gerechtelijk politie bezit. Hierdoor worden de controle- en repressiemogelijkheden in verband met overtredingen tegen de diverse havenreglementen sterk beperkt en geconcentreerd in de handen van één persoon, met alle gevolgen van dien in geval van tijdelijke afwezigheid.

Om hieraan te verhelpen is het wenselijk dat ook andere personeelsleden van de Haven van Brussel over de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie kunnen beschikken. Vermits de Haven van Brussel duidelijk een instelling is die onder het toezicht van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering ressorteert, kan dit omdat de gewesten, binnen de grenzen van de gewestelijke bevoegdheden, bij decreet of ordonnantie, luidens artikel 11, derde lid van de bijzondere wet op de hervorming van de instellingen, kunnen : « 1° de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie toekennen aan de beëdigde ambtenaren van de Gemeenschaps- of de Gewestregering of van de instellingen die onder het gezag of het toezicht van de Gemeenschaps- of Gewestregering ressorteren. ».

Daarom wordt naast de havenkapitein de functie van haveninspecteur gecreëerd. De haveninspecteur is een statutair of contractueel personeelslid van de Haven van Brussel dat door de Raad van Bestuur van de vennootschap wordt aangeduid als haveninspecteur en dat dezelfde materiële en territoriale bevoegdheden ontvangt als de havenkapitein. Hierdoor wordt het mogelijk dat zij optreden bij overtredingen en de nodige controles kunnen uitvoeren om problemen te voorkomen.

Wanneer de decreet- of ordonnantiegever de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie toekent, moet hij in een eedaflegging voorzien. Dit geschiedt voor de haveninspecteurs voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel, precies zoals voorzien is voor de havenkapitein, waardoor een eenvormigheid tussen beiden bestaat.

En outre, le projet d'ordonnance prévoit que le Gouvernement arrête les insignes et emblèmes de ces fonctions ainsi que la forme des pièces d'identification des inspecteurs de port.

Le Ministre chargé des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

Jos CHABERT

Bovendien bepaalt het voorstel van ordonnantie dat de regering de kentekens van hun functie en de vorm van legitimatiebewijs der haveninspecteurs bepalen.

De Minister bevoegd voor Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

**AVANT-PROJET D'ORDONNANCE
SOU MIS A L'AVIS
DU CONSEIL D'ETAT**

AVANT-PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance du
3 décembre 1992 relative à l'exploitation
et au développement du canal, du port,
de l'avant-port et de leurs dépendances
dans la Région de Bruxelles-Capitale,
et la loi du 5 mai 1936 fixant le statut
des capitaines de port**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente est chargé de présenter au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Dans l'ordonnance du 3 décembre 1992, relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale :

- les mots « (l)Exécutif » sont remplacés par les mots « (le) Gouvernement »;
- à l'article 3 paragraphe 5 du texte français les mots « pourra être » sont remplacés par les mots « peut être »;
- à l'article 5 -4°, points b) et c) : les mots « de Bruxelles-Capitale » sont ajoutés après le mot « Région »;
- à l'article 15 du texte français : les mots « bien immobilières » sont remplacés par les mots « biens immobiliers ».

Article 3

Un article 16bis rédigé comme suit est inséré dans l'ordonnance du 3 décembre 1992, précitée :

**VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE
ONDERWORPEN AAN
HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**

VOORONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie van
3 december 1992 betreffende de exploitatie en
de ontwikkeling van het kanaal, de haven,
de voorhaven en de aanhorigheden ervan
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest,
en van de wet van 5 mei 1936
tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp is ermee belast bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het Ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In de ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven, en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

- wordt het woord « Executieve » telkens het voorkomt vervangen door het woord « Regering »;
- worden in artikel 3 alinea 5 in de Franse tekst de woorden « pourra être » vervangen door de woorden « peut être »;
- worden in artikel 5-4°-b en c de woorden « Brussels Hoofdstedelijk » ingevoegd voor het woord « Gewest »;
- worden in de Franse tekst in artikel 15 de woorden « bien immobilières » vervangen door de woorden « biens immobiliers ».

Artikel 3

In de vermelde ordonnantie van 3 december 1992 wordt een artikel 16bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 16bis. – § 1^{er}. – Il est institué, auprès du Port de Bruxelles, une capitainerie de port, créée conformément à la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port.

Sans préjudice des compétences prévues par la loi précitée, le capitainerie de port, le capitaine adjoint et les inspecteurs de port veillent particulièrement au respect du règlement régional de police visé au paragraphe 2 du présent article.

§ 2. – Le Gouvernement arrête dans les limites des compétences de la Région, sur proposition du Conseil d'Administration du Port de Bruxelles, un règlement régional de police concernant le canal et le port. Ce règlement régit la police administrative spéciale du port et l'activité portuaire.

Il arrête notamment des dispositions relatives à :

- 1° la réglementation de la manutention et du stockage de marchandises;
- 2° la réglementation de l'embarquement et du débarquement de passagers;
- 3° la réglementation de l'accessibilité de la zone portuaire et du canal;
- 4° la réglementation des prestations de services nautiques et techniques, et notamment le pilotage, le remorquage, l'amarrage et le démarrage des navires;
- 5° la préservation de l'environnement, de l'intégrité, de la sécurité et de la santé dans la zone portuaire et du canal.

§ 3. – Les infractions au règlement régional de police sont dépeçées, instruites et punies conformément à la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port.

§ 4. – Le Conseil d'Administration, le fonctionnaire dirigeant ou le fonctionnaire dirigeant adjoint du Port ou le fonctionnaire de niveau A désigné pour ce faire par le Conseil d'Administration, peuvent, conformément aux règles définies ci-après, imposer des amendes administratives pour les infractions au règlement régional de police.

Le Conseil d'Administration, le fonctionnaire dirigeant, le fonctionnaire dirigeant adjoint ou le fonctionnaire désigné sont appelés ci-après le « fonctionnaire compétent ».

L'amende administrative est d'au moins € 125,00 EUR et au maximum de € 25.000,00 EUR. Ces montants sont indexés au premier janvier de chaque année et pour la première fois le premier janvier 2005, par référence à l'indice santé des prix à la consommation fixé par le Service Public Fédéral, Économie, PME, Classes Moyennes et Énergie du mois de décembre 2003.

Lorsque l'infraction est commise par un préposé ou un mandataire, l'amende administrative est due par le seul employeur ou mandant.

Le capitaine de port, le capitaine adjoint et les inspecteurs de port informent le fonctionnaire compétent des infractions qu'ils constatent. Ce dernier peut, le cas échéant, autoriser la perception immédiate de l'amende administrative, dont il fixe le montant.

Dans tous les cas, la décision du fonctionnaire compétent est motivée et fixe le montant de l'amende administrative, majorée le cas échéant d'une indemnité complémentaire correspondant au profit économique de l'infraction et au dommage réellement subi par le Port.

Sauf en cas de perception immédiate, où elle peut être notifiée par toutes voies, la décision infligeant une amende administrative augmentée éventuellement d'une indemnité complémentaire, l'est par lettre recom-

« Art. 16bis. – § 1. – Onder de Haven van Brussel ressorteert een havenkapiteinsdienst opgericht overeenkomstig de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins.

Onverminderd hun in voornoemde wet omschreven bevoegdheden, zien de havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs in het bijzonder toe op de naleving van de gewestelijke politieverordening bedoeld in § 2 van dit artikel.

§ 2. – Op voorstel van de raad van bestuur van de Haven van Brussel stelt de regering, binnen de grenzen van de gewestelijke bevoegdheid, een gewestelijke politieverordening voor het kanaal en de haven vast. Deze verordening regelt de bijzondere administratieve politie van de haven- en kanaalbedrijvigheid.

Zij kan onder meer bepalingen bevatten betreffende :

- 1° de regeling van de goederenbehandeling en -opslag;
- 2° de regeling van het in- en ontschepen van passagiers;
- 3° de regeling van de toegankelijkheid van het haven- en kanaalgebied;
- 4° de regeling van de nautisch-technische dienstverlening, waaronder het loodsen, slepen en vast- en losmaken van de vaartuigen;
- 5° de vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid van het haven- en kanaalgebied.

§ 3. – Overtredingen van de gewestelijke politie-verordening worden opgespoord en bestraft overeenkomstig de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins.

§ 4. – De Raad van Bestuur, de leidend ambtenaar of de adjunct leidend ambtenaar of de ambtenaar van niveau A hiertoe aangewezen door de Raad van Bestuur, kunnen overeenkomstig de hierna gestelde regels administratieve geldboetes opleggen voor overtredingen op het gewestelijk politiereglement.

De Raad van Bestuur, de leidend ambtenaar, de adjunct leidend ambtenaar of de aangewezen ambtenaar worden hierna de « bevoegde ambtenaar » genoemd.

De administratieve geldboete bedraagt ten minste 125,00 EUR en ten hoogste 25.000,00 EUR. Deze bedragen worden op 1 januari van elk jaar en voor de eerste maal op 1 januari 2005 geïndexeerd, met als basis de gezondheidsindex der consumptieprijzen vastgesteld door de Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie van de maand december 2003.

Wanneer de overtreding is begaan door een aangestelde of een lasthebber, is de administratieve geldboete, alleen door de werkgever of opdrachtgever verschuldigd.

De havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs brengen de bevoegde ambtenaar op de hoogte van de door hem vastgestelde overtredingen. Deze laatste kan, in voorkomend geval, de onmiddellijke inning toestaan van de administratieve geldboete, waarvan hij het bedrag vaststelt.

De beslissing van de bevoegde ambtenaar is in alle geval gemotiveerd en stelt de administratieve geldboete, in voorkomend geval verhoogd met een bijkomende vergoeding die overeenstemt met de uit de overtreding voortvloeiende winst en met de werkelijke schade geleden door de Haven, vast.

Behalve in geval van onmiddellijke inning, waarbij zij op om het even welke wijze kan betekend worden, wordt de beslissing een administratieve geldboete op te leggen, eventueel verhoogd met een bijkomende ver-

mandée à la poste, en même temps que l'invitation à en payer les montants dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

L'amende administrative et l'indemnité complémentaire éventuelle sont acquittées par versement ou virement au compte bancaire renseigné par le Port de Bruxelles.

Dans le délai d'un mois à compter du jour de la notification de la décision infligeant l'amende administrative et l'indemnité complémentaire éventuelle, le contrevenant qui les conteste, introduit, à peine de forclusion, un recours par voie de requête devant le Tribunal de Commerce de Bruxelles, qui statue en premier et dernier ressort.

Les dispositions du Code judiciaire, notamment la quatrième partie, Livre 2, sont applicables.

Il ne peut être infligé d'amende administrative, 5 ans après le fait constitutif d'une infraction. Cette prescription est interrompue selon les modalités et les conditions prévues aux articles 2244 et suivants du Code civil.

Le fonctionnaire compétent peut transiger avec le redevable pour autant que cela n'aboutisse pas à l'exonération totale de l'amende et de l'indemnité complémentaire éventuelle.

Il statue sur les demandes motivées de remise ou de réduction de l'amende administrative et de l'indemnité complémentaire éventuelle, que le redevable lui adresse par lettre recommandée au plus tard dans le mois de la notification de la décision l'infligeant.

Le fonctionnaire compétent statue également sur les demandes motivées de termes et délais de paiement que le redevable lui adresse par lettre recommandée dans le même délai.

Le fonctionnaire compétent statue sur ces demandes, après avoir le cas échéant, entendu le contrevenant et son conseil, à sa demande.

La décision notifiant l'amende administrative et l'indemnité complémentaire éventuelle mentionne expressément cette faculté d'être entendu.

Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende ou l'indemnité complémentaire éventuelle, dans le délai d'un mois à compter de la notification de la décision les infligeant ou après y avoir été condamné par une décision du Tribunal de Commerce de Bruxelles, le fonctionnaire compétent chargé du recouvrement délivre une contrainte.

Cette contrainte est visée et déclarée exécutoire par le fonctionnaire désigné à cet effet par le Conseil d'Administration de la Société Régionale du Port de Bruxelles.

Cette contrainte est signifiée par exploit d'huissier ou notifiée par lettre recommandée à la poste.

La contrainte est régie par les dispositions contenues dans la cinquième partie du Code judiciaire relative à la saisie conservatoire et aux voies d'exécution.

Dans un délai de 30 jours qui suit la signification ou la notification de la contrainte, le redevable peut exercer un recours motivé par voie d'exploit d'huissier, portant citation du Port de Bruxelles devant le Tribunal de 1ère instance de Bruxelles.

Le recours suspend l'exécution de la contrainte.

Article 4

Sont abrogés, dans l'ordonnance précitée du 3 décembre 1992 :

goeding, betekend bij ter post aangetekend schrijven vergezeld van de uitnodiging het bedrag ervan te betalen binnen de termijn van één maand, ingaande vanaf deze betekening.

De administratieve geldboete en de eventuele bijkomende vergoeding wordt voldaan door storting of overschrijving op de door de Haven van Brussel aangewezen bankrekening.

Binnen de termijn van één maand te rekenen vanaf de dag van de betekening die de administratieve geldboete en de eventuele bijkomende vergoeding opleg, kan de overtreder, die deze betwist, op straffen van ontzetting, een beroep instellen middels een verzoekschrift bij de Rechtbank van Koophandel te Brussel die beslist in eerste en laatste aanleg.

De beschikkingen van het Gerechtelijk Wetboek, meer bepaald het vierde deel, boek 2, zijn van toepassing.

Er kan geen administratieve geldboete worden opgelegd 5 jaar na de feiten die een inbreuk uitmaakten. Deze verjaring wordt gestuit overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van de artikelen 2244 en volgende van het Burgerlijk Wetboek.

De bevoegde ambtenaar kan een dading aangaan met de betalingsplichtige voor zover dit niet leidt tot de volledige kwijtschelding van de boete en de eventuele bijkomende vergoeding.

Hij beslist over de gemotiveerde verzoeken tot teruggave of vermindering van de administratieve geldboete en de eventuele bijkomende vergoeding, dat de betalingsplichtige hem per bij ter post aangetekend schrijven overmaakt uiterlijk een maand na de betekening van de beslissing die ze vaststelt.

De bevoegde ambtenaar beslist eveneens over de gemotiveerde verzoeken inzake termijnen en uitstel van betaling die de betalingsplichtige hem binnen dezelfde termijn overmaakt.

De bevoegde ambtenaar beslist over deze verzoeken na, in voorkomend geval, de overtreder en zijn raadsman, op diens verzoek, gehoord te hebben.

De beslissing, die de administratieve geldboete en de eventueel bijkomende vergoeding oplegt, vermeldt uitdrukkelijk de mogelijkheid gehoord te worden.

Indien de overtreder in gebreke blijft de geldboete of de eventuele bijkomende vergoeding te betalen binnen de termijn van één maand te rekenen vanaf de betekening van de beslissing die ze oplegt of na hiertoe te zijn veroordeeld bij een in kracht van gewijsde getreden beslissing van de Rechtbank van Koophandel te Brussel levert de bevoegde ambtenaar belast met de inning een dwangbevel af.

Dit dwangbevel wordt aangehaald en uitvoerbaar verklaard door de hiertoe door de Raad van Bestuur van de gewestelijke vennootschap Haven van Brussel aangewezen ambtenaar.

Dit dwangbevel wordt betekend bij deurwaardersexploot of bij een ter post aangetekende zending.

Het dwangbevel wordt beheerd door de bepaling omvat in het vijfde deel van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewarend verslag en de wijze van uitvoering.

Binnen een termijn van 30 dagen volgend op de betekening of kennisgeving van het bevelschrift kan de betalingsplichtige een gemotiveerd beroep instellen bij deurwaardersexploot houdende dagvaarding van de Haven van Brussel voor de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel.

Het beroep schorst de uitvoering van het dwangbevel.

Artikel 4

In de vermelde ordonnantie van 3 december 1992 worden opgeheven :

- les articles 3, alinéas 1 à 3, 17, alinéas 1 à 3 et alinéa 5

Article 5

Dans la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port, d'un article 20 libellé comme suit est ajouté :

« Art. 20. – § 1^{er}. – Le présent article concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. – Par dérogation à l'article 4, les capitaines et les capitaines adjoints peuvent être porteurs du diplôme de licencié en sciences nautiques au lieu d'être brevetés capitaines au long cours; il n'est pas exigé que le temps de navigation professionnelle effective ait été accompli à bord de bateaux battant pavillon belge.

En outre, peuvent être nommés comme capitaine de port ou comme capitaine adjoint, les candidats qui, au moment de leur candidature :

1° appartiennent au corps des officiers actifs du groupe de fonctions « Pont » de la Force navale belge;

et

2° sont porteurs du diplôme d'ingénieur civil ou de licencié en navigation maritime et sciences militaires;

et

3° ont réussi les épreuves professionnelles d'officier supérieur auprès des Forces armées belges;

et

4° ont exercé pendant une année au moins la fonction de commandant, à bord d'un bateau de la marine de moins de 1.000 tonnes ou de commandant en second à bord d'un bateau de la marine de plus de 1.000 tonnes.

§ 3. – Le capitaine de port, le capitaine adjoint et les inspecteurs du Port de Bruxelles ont compétence territoriale sur l'ensemble des installations de la zone portuaire et des canaux situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, gérés par le Port de Bruxelles.

§ 4. – Dans le respect des dispositions de l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 et dans la mesure où les lieux ne constituent pas un domicile au sens de l'article 10 de la Constitution, les capitaines de port, les capitaines adjoints et les inspecteurs de port peuvent dans l'exercice de leur mission, à tout moment, accéder, inspecter, et mettre sous scellés tout navire, bateau, autre engin flottant, véhicule, wagon, engin de travail et de port, ainsi qu'à tous immeubles publics ou privés, se trouvant dans l'enceinte des installations de la zone portuaire ou s'y rattachant fonctionnellement.

§ 5. – Les capitaines de port, les capitaines adjoints et les inspecteurs de port peuvent se faire communiquer tout renseignement et toute pièce documentaire, prendre connaissance de tout document, acte, titre et autre support d'information, en prendre une copie ou les emporter, contre reçu, pendant une période limitée. Ils peuvent procéder au contrôle de l'identité des personnes, les entendre et procéder aux constatations utiles. Ils sont en droit d'exiger la collaboration de tout commandant, capitaine, batelier ou chauffeur et de toute autre personne en charge d'un engin de transport, de navigation, de travail ou de port.

Ils peuvent exiger que ces engins de transport, de navigation, de travail ou de port soient immobilisés en vue d'une inspection, qu'ils soient transférés à cette fin dans un endroit déterminé, qu'ils soient chargés ou déchargés à cette fin. Ils peuvent réclamer l'assistance des fonctionnaires de l'inspection de la navigation et de la police fédérale. Ils peuvent inspec-

- de artikels 3, alinea 1 tot 3, 17, alinea 1 tot 3 en alinea 5

Artikel 5

In de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins wordt een artikel 20 toegevoegd, luidend als volgt :

«Art. 20. – § 1. – Dit artikel geldt voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. – In afwijking van artikel 4, mogen de havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins licentiaat in de nautische wetenschappen zijn in de plaats van houder van het brevet van kapitein ter lange omvaart, en wordt niet vereist dat de werkelijke scheepdienst werd verricht aan boord van Belgische schepen.

Bovendien kunnen tot havenkapitein of adjunct-havenkapitein kandidaten worden benoemd de gegadigden die bij hun kandidaatstelling :

1° behoren tot het corps der actieve officieren van de ambtengroep « Dek » van de Belgische Marine;

en

2° in het bezit zijn van het diploma van burgerlijk ingenieur of van licentiaat in de zeevaart en militaire wetenschappen;

en

3° geslaagd zijn voor de beroepsproeven van hoger officier bij de Belgische Krijgsmacht;

en

4° minstens gedurende één jaar de functie van commandant van een marineschip kleiner dan 1000 ton of van tweede commandant van een marineschip groter dan 1000 ton uitgeoefend hebben.

§ 3. – De havenkapitein van de Haven van Brussel, de adjunct-havenkapitein en de haveninspecteurs, is territoriaal bevoegd in alle haven- en kanaalinstellingen gelegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beheert door de Haven van Brussel.

§ 4. – Met eerbiediging van de bepalingen van artikel 8 van de conventie tot behoud van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950 en in de late dat deze plaatsen geen woning uitmaken in de zin van artikel 10 van de Grondwet, mogen de havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs in uitoefening van hun functie op elk moment elke schip, vaartuig, boot, voertuig, wagon, werk- en haventuig, alsook alle publieke en private gebouwen die zich binnen het havendomein bevinden of die er functioneel mee verbonden zijn, betreden, onderzoeken en verzegelen.

§ 5. – De havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs kunnen zich alle nodige inlichtingen en bescheiden doen verstrekken, inzage nemen van alle documenten, stukken, titels en alle andere informatiedragers, er een afschrift of kopie van nemen of ze tegen ontvangstbewijs voor een beperkte tijd meenemen. Zij kunnen de identiteit van personen controleren, hen verhoren en tot alle nuttige vaststellingen doen. Ze kunnen de medewerking vorderen van elke gezagvoerder, kapitein, schipper of chauffeur, en van elke andere persoon die een voer-, vaar-, werk- of haventuig onder z'n hoede heeft.

Zij kunnen vorderen dat een voer-, vaar-, werk- of haventuig voor onderzoek wordt stilgehouden, dat het daartoe naar een bepaalde plaats wordt overgebracht, of dat het daartoe wordt geladen of gelost. Zij kunnen de bijstand vorderen van de ambtenaren van de scheepvaartcontrole en van de federale politie. Zij kunnen alle ladingen onderzoeken, met

ter toutes les cargaisons, y compris les chargements qui se trouvent sur les quais, sur des terrains portuaires publics ou privés ou dans des entrepôts et qui sont destinés à ou proviennent d'un transport. Ils sont autorisés à ouvrir des emballages, prélever des échantillons et à emporter contre reçu et pour une durée limitée certaines pièces, aux fins d'un examen plus approfondi; dans la mesure du possible, les échantillons emportés seront restitués. Les ordres, devoirs d'enquête et prises d'échantillon précitées ne donnent lieu à aucune forme d'indemnisation, sauf dans le cas où il s'agirait d'entraves vexatoires et abusives à l'exploitation commerciale normale.

§ 6. – Hors les procédures pénales régies par le Code d'instruction criminelle, l'Arrêté Royal du 28 décembre 1950 portant règlement général sur les frais de justice en matière répressive ou l'article 14 de la présente loi, en cas d'accident ou de menace pour la sécurité, notamment en cas d'absence, de refus, de résistance ou de manque de coopération lors de l'exécution des mesures de sûreté décidées par le capitaine de port, le capitaine adjoint ou les inspecteurs de port, celles-ci peuvent être exécutées par voie de contrainte. Les actions nécessaires à l'exécution des mesures de sûreté s'effectueront aux risques et frais du contrevenant, du propriétaire ou de la personne ayant la garde des engins de transport, de navigation, de travail, de port ou de chargement.

Les engins de transport, de navigation, de travail, de port ou de chargement, peuvent être immobilisés entièrement ou partiellement, aux risques et frais des personnes précitées, aussi longtemps que les frais engagés ne sont pas remboursés ou qu'une somme, suffisante pour couvrir l'ensemble des frais engagés y compris le coût de la mise en dépôt, n'ait été donnée en consignation ou qu'une garantie bancaire n'ait été fournie par une banque ou une institution de crédit établie en Belgique. La somme ainsi consignée sera remboursée, déduction faite de tous les coûts mentionnés ci-avant augmentés, le cas échéant, des frais de procédure.

§ 7. Les procès-verbaux dressés en application de l'article 8, par le capitaine de port, le capitaine adjoint et les inspecteurs de port, constatant les infractions au règlement régional de police établi en application de l'article 16§2 de l'ordonnance du 3 décembre 1992 précitée, sont également envoyés dans les trois jours au contrevenant ou à son représentant. Ils ont force probante jusqu'à preuve du contraire.

§ 8. – Les maxima des amendes mentionnées successivement aux articles 10 et 11 sont portés à 15,00 EUR, 125,00 EUR et 125,00 EUR respectivement.

Les montants des amendes mentionnées successivement aux articles 10 et 11 sont portés à :

- article 10 paragraphe 1 : € 0,65 EUR, € 15,00 EUR;
- article 10 paragraphe 2 : € 15,00 EUR, € 125,00 EUR;
- article 11 : € 0,65 EUR, € 125,00 EUR.

§ 9. – Le conseil d'administration du Port de Bruxelles peut, outre le capitaine de port et capitaine adjoint, désigner d'autres membres du personnel comme inspecteurs de port. Ces inspecteurs ont qualité d'officiers de police judiciaire. Ils ont les mêmes compétences territoriales et matérielles que les capitaines de port, telles que décrites aux articles 6, 7, 8, 9, 10 et 14 de la loi et aux paragraphes 2 à 6 du présent article. Ils prêtent serment devant le tribunal de première instance de Bruxelles.

§ 10. – Les compétences attribuées au capitaine de port, au capitaine adjoint et aux inspecteurs de port peuvent être exercées par les membres du personnel du Port de Bruxelles, tant statutaires que contractuels. Le Gouvernement peut fixer les insignes et emblèmes de leur fonction ainsi que la forme de leur pièce d'identification sur proposition du Conseil d'Administration du Port de Bruxelles.

Fait à Bruxelles, le

inbegrip van ladingen die zich op kade, op publieke of private haventerreinen of in opslagplaatsen bevinden en die bestemd zijn voor of afkomstig van een vervoer. Zij kunnen verpakkingen openen, monsters nemen, en zaken voor verder onderzoek meenemen voor een beperkte tijd en tegen ontvangstbewijs; de genomen monsters worden, indien mogelijk, teruggegeven. De vermelde bevelen, onderzoekshandelingen en monsternames geven geen aanleiding tot enige vorm van schadevergoeding, behoudens in geval van kennelijk onredelijke en onnodige belemmering van de normale handelsexploïtatie.

§ 6. Buiten de strafprocedures geregeld door het wetboek van strafvordering, het koninklijk besluit van 28 december 1950 houdende algemeen reglement van gerechtskosten inzake strafzaken of artikel 14 van deze wet, kunnen, in geval van ongeval of bedreiging voor de veiligheid, meer bepaald in geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de veiligheidsmaatregelen opgelegd door de havenkapitein, de adjunct havenkapitein of de haveninspecteurs, deze gedwongen uitgevoerd worden. De nodige handelingen ter uitvoering van de veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd op risico en kosten van de overtreder, de eigenaar of diegene die de voer-, vaar-, werk-, werk-, haventoeestelen of lading onder zijn hoede heeft.

Het voer-, vaar-, werk- of haventuig of de lading kunnen geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden opgehouden zolang de gemaakte kosten niet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankwaarborg werd verstrekt door een in België gevestigde bank of kredietinstelling die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaarskosten. De som die in consignatie werd gegeven wordt, na aftrek van alle hierboven vermelde kosten, in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, teruggegeven.

§ 7. – De processen-verbaal opgesteld overeenkomstig artikel 8 door de havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs die overtredingen van het gewestelijk politiereglement vastgesteld overeenkomstig art. 16, § 2 van de ordonnantie van 3 december 1992, worden eveneens binnen de drie dagen verzonden aan de overtreder of zijn vertegenwoordiger. Zij gelden tot bewijs van het tegendeel.

§ 8. – Het maximum van de geldboeten achtereenvolgens vermeld in de artikelen 10 en 11 wordt gebracht op 15 EUR, 125 EUR respectievelijk 125 EUR.

De bedragen der geldboeten achtereenvolgens vermeld in de artikelen 10 en 11 worden gebracht op :

- In artikel 10, 1^e alinea : 0,65 EURO, 15 EUR;
- In artikel 10, 2^e alinea : 15 EUR, 125 EUR;
- In artikel 11 : 0,64 Euro, 125 EUR

§ 9. – De Raad van Bestuur van de Haven van Brussel kan naast de havenkapitein en adjunct havenkapitein personeelsleden aanduiden als haveninspecteur. De haveninspecteurs hebben de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie. Zij hebben dezelfde territoriale en materiële bevoegdheden als de havenkapiteins, omschreven in artikelen 6, 7, 8, 9, 10 en 14 van deze wet en in de paragrafen 2 tot 6 van dit artikel. Zij leggen de eed af voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel.

§ 10. – De bevoegdheden toegekend aan de havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs kunnen zowel door statutaire als contractuele personeelsleden van de Haven van Brussel worden uitgeoefend. De regering kan de kentekens van hun functie en de vorm van hun legitimatiebewijs vaststellen op voorstel van de raad van bestuur van de Haven van Brussel.

Gedaan te Brussel op

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs Locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation Urbaine et de la Recherche Scientifique,

Daniel DUCARME

Le Ministre chargé des Travaux Publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente,

Jos CHABERT

Voor de Regering,

De Minister-Voorzitter, bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

Daniel DUCARME

De Minister bevoegd voor Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Travaux publics, du Transport, de la Lutte contre l'incendie et de l'Aide médicale urgente de la Région de Bruxelles-Capitale, le 12 février 2003, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet d'ordonnance « modifiant l'ordonnance du 3 décembre 1992, relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale, et la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port », a donné le 9 avril 2003 l'avis suivant :

Formalités préalables

L'article 20, § 2, en projet de la loi du 5 mai 1936 concerne les conditions de nomination des capitaines et capitaines adjoints.

Il ne peut être adopté à défaut de négociation syndicale et d'avis du ministre qui a l'administration générale dans ses attributions.

Compétence de l'auteur de l'acte

1. L'article 16bis, § 2, alinéa 1^{er}, en projet, habilite le gouvernement à arrêter un règlement régional de police concernant le canal et le port, régissant la police administrative spéciale du port et l'activité portuaire. L'alinéa 2 mentionne, de manière non limitative, les dispositions à arrêter dans le règlement.

Dans l'avis 33.881/4, donné le 11 décembre 2002, sur un projet d'arrêté « approuvant le règlement régional de police pour le Port de Bruxelles », la section de législation du Conseil d'Etat avait circonscrit comme suit la compétence fédérale en la matière :

« En conclusion, la Région de Bruxelles-Capitale est compétente pour régler, outre l'organisation même du port, la gestion des installations portuaires proprement dites, en ce compris, le cas échéant, la réglementation de police spécifique, nécessaire à cette organisation et à cette gestion. Elle n'est pas compétente pour régler la police générale applicable à la navigation intérieure et aux ports ni pour la réglementation relative au transport, même en tant qu'elle concerne la navigation dans le périmètre des ports. On peut considérer, par analogie notamment avec la solution retenue par la Cour d'arbitrage dans son arrêt n° 2/97, précité, que, lorsque les règles tendent à assurer le déroulement du trafic portuaire dans son ensemble et, de manière plus générale, la bonne coordination des activités portuaires quant à la fluidité de la circulation et à l'accès aux installations portuaires elles-mêmes, elles doivent être qualifiées comme relevant de la police générale et ressortissant dès lors de la compétence fédérale. »

Les précisions apportées par l'article 16bis, § 2, en projet, quant en contenu du règlement de police n'excèdent pas les compétences des régions si ce n'est le 4° (déroulement et accompagnement du trafic) qui, par son caractère trop général, pourrait englober des règles qui relèvent de la compétence fédérale en matière de « règles de police générale. »

2. Sauf lorsque les conditions permettant de faire usage des pouvoirs implicites sont réunies, la compétence des régions en matière de procédure pénale se limite à accorder la qualité d'agent ou d'officier de police judiciaire aux agents assermentés chargés de constater les infractions prévues dans les décrets ou les ordonnances, à régler la force probante des

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 12 februari 2003 door de Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van ordonnantie « tot wijziging van de ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven, en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en van de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins », heeft op 9 april 2003 het volgende advies gegeven :

Voorafgaande vormvereisten

Het ontworpen artikel 20, § 2, van de wet van 5 mei 1936 heeft betrekking op de voorwaarden voor de benoeming van de kapiteins en adjunctkapiteins.

Het kan niet worden aangenomen bij ontstentenis van onderhandeling met de vakbonden en van het advies van de minister bevoegd voor het Algemeen Bestuur.

Bevoegdheid van de steller van de handeling

1. Het ontworpen artikel 16bis, § 2, eerste lid, machtigt de regering om betreffende het kanaal en de haven een gewestelijke politieverordening uit te vaardigen die de bijzondere administratieve politie over de haven en de havenbedrijvigheid regelt. In het tweede lid worden op niet limitatieve wijze de bepalingen opgesomd die in deze verordening moeten worden vastgesteld.

In advies 33.881/4, gegeven op 11 december 2002, over een ontwerp van besluit « tot goedkeuring van de Gewestelijke Politieverordening voor de Haven van Brussel », had de afdeling wetgeving van de Raad van State de federale bevoegdheid op dit gebied afgebakend als volgt :

« Het besluit is dan ook dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet alleen bevoegd is voor de organisatie zelf van de haven, maar ook voor het beheer van de eigenlijke haveninstallaties, waarbij het, in voorkomend geval, ook bevoegd is voor het vaststellen van de specifieke politieverordeningen die noodzakelijk zijn voor die organisatie en dat beheer. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is niet bevoegd om de algemene politie op de binnenscheepvaart en op de havens te regelen, noch voor de regeling inzake vervoer, zelfs niet in zoverre zij betrekking heeft op de vaart binnen de havens. Onder meer naar analogie met de door het Arbitragehof in zijn voormeld arrest nr. 2/97 gekozen oplossing, kan men ervan uitgaan dat wanneer de regels ertoe strekken te zorgen voor het verloop van het havenverkeer in zijn geheel en meer algemeen voor de goede coördinatie van de havenactiviteiten ten aanzien van de vlotte doorstroming van het verkeer en de toegang tot de haveninstallaties zelf, zij geacht moeten worden te ressorteren onder de algemene politie en bijgevolg onder de bevoegdheid van de federale overheid. »

De bij het ontworpen artikel 16bis, § 2, tweede lid, aangebrachte precisering in verband met de inhoud van de politieverordening, blijven binnen het bestek van de bevoegdheden van de gewesten, behalve onderdeel 4° (verkeersafwikkeling en verkeersbegeleiding), dat door zijn te algemene gelding regels zou kunnen omvatten die ressorteren onder de federale bevoegdheid inzake « regels van algemene politie. »

2. Behoudens wanneer wordt voldaan aan de voorwaarden om de impliciete bevoegdheden te kunnen aanwenden, beperkt de bevoegdheid van de gewesten inzake strafvordering zich tot het verlenen van de hoedanigheid van agent of officier van gerechtelijke politie aan de beëdigde agenten belast met het vaststellen van de strafbare feiten bepaald in de decre-

procès-verbaux et à fixer les cas – mais non la forme – pouvant donner lieu à une perquisition.

Il en résulte que :

- a) l'article 20, § 4, en projet, de la loi du 5 mai 1936, précitée, doit être revu en manière telle qu'il se limite à énoncer les cas dans lesquels les installations visées peuvent être visitées par les capitaines de port et les autres « membres de la capitainerie ». Ce faisant, l'auteur du projet sera attentif aux évolutions récentes de la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme étendant dans certaines circonstances l'application de l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales à des locaux professionnels (1);
- b) la force probante spéciale attachée aux procès-verbaux et la qualité d'officier de police judiciaire accordée aux inspecteurs de port ne valent que pour la constatation des infractions au règlement régional de police concernant le canal et le port et non pour la constatation d'infractions prévues par la législation fédérale;
- c) le paragraphe 6 de l'article 20, en projet, de la loi du 5 mai 1936, précitée, ne peut s'appliquer aux procédures pénales qui sont déjà réglées par le Code d'instruction criminelle, par l'arrêté royal du 28 décembre 1950 portant règlement général sur les frais de justice en matière répressive et par l'article 14 de la loi du 5 mai 1936, précitée. L'intention de l'auteur du projet, selon le délégué du ministre, a été de régler les mesures de sûreté à prendre, par exemple, en cas d'accident ou de menace pour la sécurité. Mieux vaut le mentionner expressément.

Fondement légal

Article 3

1. En ce qui concerne le paragraphe 4, alinéa 3, de l'article 16bis de l'ordonnance du 3 décembre 1992, en projet, c'est à l'ordonnance elle-même de décider si le montant des amendes administratives est indexé et selon quelle formule.

2. Au paragraphe 4, alinéa 4 du même article, il convient d'identifier de manière plus précise les « membres de la capitainerie de port » qui sont visés, c'est-à-dire, les capitaines et capitaines adjoints qui seuls sont habilités à rechercher et à constater les infractions.

La même observation vaut pour l'article 20, §§ 4 à 6, en projet de la loi du 5 mai 1936, précitée.

3. L'habitation confiée au gouvernement par le dernier alinéa du paragraphe 4 de l'article précité est excessive. C'est à l'ordonnance de régler elle-même la procédure d'imposition et de recouvrement des amendes administratives et, notamment, la nécessité d'inviter le contrevenant à être entendu préalablement à la décision.

4. Au dernier alinéa, in fine, du même article, les mots « ou par un membre du personnel désigné par lui » seront omis.

En effet, l'article 16bis, § 4, alinéa 1, ne permet pas que d'autres personnes que le fonctionnaire dirigeant et le fonctionnaire dirigeant adjoint puissent imposer des amendes administratives.

(1) Voir C.E.D.H., Chappel, 30 mars 1989, § 25 ; Niemietz, 16 décembre 1992, § 30 ; Funke, 25 février 1993, § 48 ; Crémieux, 25 février 1993, § 31 ; Miaillhe, 25 février 1993, § 28 ; Sociétés Colas Est e.a., 12 avril 2002, §§ 40 à 42.

ten of de ordonnanties, tot het regelen van de bewijskracht van de processen-verbaal en tot het vaststellen van de gevallen – doch niet de vorm – die aanleiding kunnen geven tot een huiszoeking.

Daaruit blijkt het volgende :

- a) het ontworpen artikel 20, § 4, van de voormelde wet van 5 mei 1936 moet worden herzien zodat het zich beperkt tot het opsommen van de gevallen waarin de bedoelde installaties kunnen worden bezocht door de havenkapiteins en « de andere leden van de havenkapiteinsdienst ». Hierbij moet de steller van het ontwerp nauwgezet toezien op de recente ontwikkelingen in de rechtspraak van het Europees Hof voor de rechten van de mens, waarbij in bepaalde omstandigheden de toepassing van artikel 8 van het Europees verdrag van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden uitgebreid wordt tot voor beroepsdoeleinden bestemde vertrekken (1);
- b) de bijzondere bewijskracht die verbonden is aan de processen-verbaal, en de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie die wordt verleend aan de haveninspecteurs gelden alleen voor de vaststelling van de overtredingen van de gewestelijke politieverordening betreffende het kanaal en de haven en niet voor de vaststelling van overtredingen waarin de federale wetgeving voorziet;
- c) paragraaf 6 van het ontworpen artikel 20 van de voormelde wet van 5 mei 1936 kan geen toepassing vinden op de strafvordering die reeds wordt geregeld in het Wetboek van Strafvordering, in het koninklijk besluit van 28 december 1950 houdende algemeen reglement op de gerechtskosten in strafzaken en in artikel 14 van de voormelde wet van 5 mei 1936. Volgens de gemachtigde van de minister is het de bedoeling van de steller van het ontwerp geweest de veiligheidsmaatregelen vast te stellen die moeten worden genomen bij voorbeeld bij een ongeval of wanneer de veiligheid in het gedrang komt. Het zou beter zijn zulks uitdrukkelijk te vermelden.

Rechtsgrond

Artikel 3

1. Wat paragraaf 4, derde lid, van het ontworpen artikel 16bis van de ordonnantie van 3 december 1992 betreft, moet in de ordonnantie zelf worden beslist of het bedrag van de administratieve geldboetes wordt geïndexeerd en volgens welke formule.

2. In paragraaf 4, vierde lid, van hetzelfde artikel, dient een duidelijker bepaling te worden gegeven van de « leden van de havenkapiteinsdienst » waarvan sprake is, dit wil zeggen de kapiteins en adjunct-kapiteins die als enigen gemachtigd zijn om de strafbare feiten op te sporen en vast te stellen.

Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 20, §§ 4 tot 6, van de voormelde wet van 5 mei 1936.

3. De in het laatste lid van paragraaf 4 van het voormelde artikel aan de regering verleende machtiging gaat te ver. De procedure voor het opleggen en het innen van de administratieve geldboetes, en inzonderheid de noodzaak om de overtreder uit te nodigen om te worden gehoord alvorens de beslissing wordt genomen, moeten in de ordonnantie zelf worden geregeld.

4. In het laatste lid in fine van hetzelfde artikel, dienen de woorden « of door het door hem aangewezen personeelslid » te vervallen.

Op grond van artikel 16bis, § 4, eerste lid, kunnen immers geen andere personen dan de leidend ambtenaar en de adjunct-leidend ambtenaar administratieve geldboetes opleggen.

(1) Zie E.H.R.M., Chappel, 30 maart 1989, § 25; Niemietz, 16 december 1992, § 30; Funke, 25 februari 1993, § 48; Crémieux, 25 februari 1993, § 31; Miaillhe, 25 februari 1993, § 28; Sociétés Colas est e.a., 12 april 2002, §§ 40 tot 42.

Article 4

1. Il y a lieu de remplacer le mot « paragraphes » par le mot « alinéas ».

2. Pour des raisons de sécurité juridique, il n'y a pas lieu d'abroger l'article 18 (et non 8, comme mentionné dans le projet) de l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Observations formelles concernant le texte néerlandais

Le texte néerlandais est susceptible d'amélioration; à titre d'exemple certaines propositions sont faites dans le présent avis.

Article 1^{er}

Il y a lieu d'écrire « een aangelegenheid als bedoeld » au lieu de « een aangelegenheid bedoeld ».

Article 3

A l'article 16bis, § 3, en projet, il y a lieu d'écrire « Overtredingen van de » au lieu de « Inbreuken op de ».

Au paragraphe 4 du même article, il y a lieu d'écrire « leidend ambtenaar » au lieu de « leidende ambtenaar » et « overtreding » au lieu de « inbreuk ».

Article 4

Il y a lieu d'écrire « opgeheven » au lieu de « geschrapt ».

Article 5

A l'article 20, § 2, alinéa 2, en projet, il y a lieu d'écrire à la fin de la phrase introductive : « ... worden benoemd de gegadigden die bij hun kandidaatstelling ».

Au paragraphe 5 du même article, il y a lieu d'écrire dans la deuxième phrase, « en alle nuttige vaststellingen doen » au lieu de « overgaan tot alle nuttige vaststellingen ».

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre,
Messieurs	P. LIENARDY,	conseillers d'Etat,
	P. VANDERNOOT,	
	F. DEHOUSSE,	assesseur de la section de législation,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. A. LEFEBVRE, auditeur. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. Y. CHAUFFOUREAUX, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIENARDY.

Le Greffier,

C. GIGOT

Le Président,

M.-L. WILLOT-THOMAS

Artikel 4

1. De woorden « alinea 1 tot 3 » en « alinea 5 » dienen vervangen te worden door de woorden « eerste tot derde lid » en « vijfde lid ».

2. Ter wille van de rechtszekerheid mag artikel 18 (en niet 8, zoals vermeld in het ontwerp) van de ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet worden opgeheven.

Vormopmerkingen betreffende de Nederlandse tekst

De Nederlandse tekst van het ontwerp is voor verbetering vatbaar; bij wijze van voorbeeld worden hieronder enkele voorstellen gedaan.

Artikel 1

Men schrijve « een aangelegenheid als bedoeld » in plaats van « een aangelegenheid bedoeld ».

Artikel 3

In het ontworpen artikel 16bis, § 3, schrijve men « Overtredingen van de » in plaats van « Inbreuken op de ».

In hetzelfde artikel, § 4, schrijve men « leidend ambtenaar » in plaats van « leidende ambtenaar » en « overtreding » in plaats van « inbreuk ».

Artikel 4

Men schrijve « opgeheven » in plaats van « geschrapt ».

Artikel 5

In het ontworpen artikel 20, § 2, schrijve men in het tweede lid in de inleidende zin in fine : « (...) worden benoemd de gegadigden die bij hun kandidaatstelling ».

In hetzelfde artikel, § 5, schrijve men in de tweede zin « en alle nuttige vaststellingen doen » in plaats van « overgaan tot alle nuttige vaststellingen ».

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	kamervoorzitter,
De heren	P. LIENARDY,	staatsraden,
	P. VANDERNOOT,	
	F. DEHOUSSE,	assessor van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	C. GIGOT,	greffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer A. LEFEBVRE, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY.

De Griffier,

C. GIGOT

De Eerste Voorzitter

M.-L. WILLOT-THOMAS

PROJET D'ORDONNANCE

**modifiant l'ordonnance du
3 décembre 1992 relative à l'exploitation
et au développement du canal, du port,
de l'avant-port et de leurs dépendances
dans la Région de Bruxelles-Capitale,
et la loi du 5 mai 1936 fixant le statut
des capitaines de port**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Sur la proposition du Ministre des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente,

Après délibération,

ARRETE :

Le Ministre des Travaux publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide médicale urgente est chargé de présenter au Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale, le projet d'ordonnance dont la teneur suit :

Article premier

La présente ordonnance règle une matière visée à l'article 39 de la Constitution.

Article 2

Dans l'ordonnance du 3 décembre 1992 relative à l'exploitation et au développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances dans la Région de Bruxelles-Capitale :

- les mots « (l')Exécutif » sont remplacés par les mots « (le) gouvernement »
- à l'article 3 paragraphe 5 du texte français, les mots « pourra être » sont remplacés par les mots « peut être »;
- à l'article 5-4°, points b) et c), les mots « de Bruxelles-Capitale » sont ajoutés après le mot « Région »;
- à l'article 15 du texte français, les mots « bien immobilière » sont remplacés par les mots « biens immobiliers ».

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

**tot wijziging van de ordonnantie van
3 december 1992 betreffende de exploitatie
en de ontwikkeling van het kanaal, de haven,
de voorhaven en de aanhorigheden ervan in
het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en van
de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van
het statuut der havenkapiteins**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Op voorstel van de Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Na beraadslaging,

BESLUIT :

De Minister van Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp is ermee belast bij de Brusselse Hoofdstedelijke Raad het Ontwerp van ordonnantie in te dienen waarvan de tekst hierna volgt :

Artikel 1

Deze ordonnantie regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 39 van de Grondwet.

Artikel 2

In de ordonnantie van 3 december 1992 betreffende de exploitatie en de ontwikkeling van het kanaal, de haven, de voorhaven, en de aanhorigheden ervan in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest :

- wordt het woord « Executieve » telkens het voorkomt vervangen door het woord « regering »;
- worden in artikel 3 alinea 5 in de Franse tekst de woorden « pourra être » vervangen door de woorden « peut être »;
- worden in artikel 5-4°-b en c de woorden « Brussels Hoofdstedelijk » ingevoegd voor het woord « Gewest »;
- worden in de Franse tekst in artikel 15 de woorden « bien immobilières » vervangen door de woorden « biens immobiliers ».

Article 3

Un article 16bis rédigé comme suit est inséré dans l'ordonnance du 3 décembre 1992, précitée :

« Art. 16bis. – § 1. – Il est institué, auprès du Port de Bruxelles, une capitainerie de port, créée conformément à la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port.

Sans préjudice des compétences prévues par la loi précitée, le capitainerie de port, le capitaine adjoint et les inspecteurs de port veillent particulièrement au respect du règlement régional de police visé au paragraphe 2 du présent article.

§ 2. – Le gouvernement arrête dans les limites des compétences de la région, sur proposition du Conseil d'Administration du Port de Bruxelles, un règlement régional de police concernant le canal et le port. Ce règlement régit la police administrative spéciale du port et l'activité portuaire.

Il arrête notamment des dispositions relatives à :

- 1° la réglementation de la manutention et du stockage de marchandises;
- 2° la réglementation de l'embarquement et du débarquement de passagers;
- 3° la réglementation de l'accessibilité de la zone portuaire et du canal;
- 4° la réglementation des prestations de services nautiques et techniques, et notamment le pilotage, le remorquage, l'amarrage et le démarrage des navires;
- 5° la préservation de l'environnement, de l'intégrité, de la sécurité et de la santé dans la zone portuaire et du canal.

§ 3. – Les infractions au règlement régional de police sont dépestées, instruites et punies conformément à la loi du 5 mai 1939 fixant le statut des capitaines de port.

§ 4. – Le Conseil d'Administration, le fonctionnaire dirigeant ou le fonctionnaire dirigeant adjoint du Port ou le fonctionnaire de niveau A désigné pour ce faire par le Conseil d'Administration, peuvent, conformément aux règles définies ci-après, imposer des amendes administratives pour les infractions au règlement régional de police.

Le Conseil d'Administration, le fonctionnaire dirigeant, le fonctionnaire dirigeant adjoint ou le fonctionnaire désigné sont appelés ci-après le « fonctionnaire compétent ».

L'amende administrative est d'au moins 125,00 EUR et au maximum de 25.000,00 EUR. Ces montants sont

Artikel 3

In de vermelde ordonnantie van 3 december 1992 wordt een artikel 16bis ingevoegd, luidend als volgt :

« Art. 16bis. – § 1. – Onder de Haven van Brussel sorteert een havenkapiteinsdienst opgericht overeenkomstig de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins.

Onverminderd hun in voornoemde wet omschreven bevoegdheden, zien de havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs in het bijzonder toe op de naleving van de gewestelijke politieverordening bedoeld in § 2 van dit artikel.

§ 2. – Op voorstel van de raad van bestuur van de Haven van Brussel stelt de regering, binnen de grenzen van de gewestelijke bevoegdheid, een gewestelijke politieverordening voor het kanaal en de haven vast. Deze verordening regelt de bijzondere administratieve politie van de haven- en kanaalbedrijvigheid.

Zij kan onder meer bepalingen bevatten betreffende :

- 1° de regeling van de goederenbehandeling en- opslag;
- 2° de regeling van het in- en ontschepen van passagiers;
- 3° de regeling van de toegankelijkheid van het haven- en kanaalgebied;
- 4° de regeling van de nautisch-technische dienstverlening, waaronder het loodsen, slepen en vast- en losmaken van de vaartuigen;
- 5° de vrijwaring van het milieu, de integriteit, de veiligheid en de gezondheid van het haven- en kanaaldomein.

§ 3. – Overtredingen van de gewestelijke politieverordening worden opgespoord en bestraft overeenkomstig de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins.

§ 4. – De Raad van Bestuur, de leidend ambtenaar of de adjunct leidend ambtenaar of de ambtenaar van Bestuur, kunnen overeenkomstig de hierna gestelde regels administratieve geldboetes opleggen voor overtredingen op het gewestelijk politiereglement.

De Raad van Bestuur, de leidend ambtenaar, de adjunct leidend ambtenaar of de aangewezen ambtenaar worden hierna de « bevoegde ambtenaar » genoemd.

De administratieve geldboetes bedraagt ten minste 125,00 EUR en ten hoogste 25.000,00 EUR. Deze bedra-

indexés au premier janvier de chaque année et pour la première fois le premier janvier 2005, par référence à l'indice santé des prix à la consommation fixé par le Service Public Fédéral, Economie, PME, Classes Moyennes et Energie du mois de décembre 2003.

Lorsque l'infraction est commise par un préposé ou un mandataire, l'amende administrative est due par le seul employeur ou mandant.

Le capitaine de port, le capitaine adjoint et les inspecteurs de port informent le fonctionnaire compétent des infractions qu'ils constatent. Ce dernier peut, le cas échéant, autoriser la perception immédiate de l'amende administrative, dont il fixe le montant.

Dans tous les cas, la décision du fonctionnaire compétent est motivée et fixe le montant de l'amende administrative, majorée le cas échéant d'une indemnité complémentaire correspondant au profit économique de l'infraction et au dommage réellement subi par le Port.

Sauf en cas de perception immédiate, où elle peut être notifiée par toutes voies, la décision infligeant une amende administrative augmentée éventuellement d'une indemnité complémentaire, l'est par lettre recommandée à la poste, en même temps que l'invitation à en payer les montants dans un délai d'un mois à compter de cette notification.

L'amende administrative et l'indemnité complémentaire éventuelle sont acquittées par versement ou virement au compte bancaire renseigné par le Port de Bruxelles.

Dans le délai d'un mois à compter du jour de la notification de la décision infligeant l'amende administrative et l'indemnité complémentaire éventuelle, le contrevenant qui les conteste, introduit, à peine de forclusion, un recours par voie de requête devant le Tribunal de Commerce de Bruxelles, qui statue en premier et dernier ressort.

Les dispositions du Code judiciaire, notamment la quatrième partie, Livre 2, sont applicables.

Il ne peut être infligé d'amende administrative, 5 ans après le fait constitutif d'une infraction. Cette prescription est interrompue selon les modalités et les conditions prévues aux articles 2244 et suivants du Code civil.

Le fonctionnaire compétent peut transiger avec le redevable pour autant que cela n'aboutisse pas à l'exonération totale de l'amende et de l'indemnité complémentaire éventuelle.

gen worden op 1 januari van elk jaar en voor de eerst maal op 1 januari 2005 geïndexeerd, met als basis de gezondheidsindex der consumptieprijzen vastgesteld door de Federale Overheidsdienst Economie, KMO, Middenstand en Energie van de maand december 2003.

Wanneer de overtreding is begaan door een aangestelde of een lasthebber, is de administratieve geldboete, alleen door de werkgever of opdrachtgever verschuldigd.

De havenkapitein, de adjunct havenkapitein en de haveninspecteurs brengen de bevoegde ambtenaar op de hoogte van de door hem vastgestelde overtredingen. Deze laatste kan, in voorkomend geval, de onmiddellijke inning toestaan van de administratieve geldboete, waarvan hij het bedrag vaststelt.

De beslissing van de bevoegde ambtenaar is in alle geval gemotiveerd en stelt de administratieve geldboete, in voorkomend geval verhoogd met een bijkomende vergoeding die overeenstemt met de uit de overtreding voorkomende winst en met de werkelijke schade geleden door de Haven, vast.

Behalve in geval van onmiddellijke inning, waarbij zij op om het even welke wijze kan betekend worden, wordt de beslissing een administratieve geldboete op te leggen, eventueel verhoogd met een bijkomende vergoeding, betekend bij ter post aangetekend schrijven vergezeld van de uitnodiging het bedrag ervan te betalen binnen de termijn van één maand, ingaande vanaf deze betrekking.

De administratieve geldboete en de eventuele bijkomende vergoeding wordt voldaan door storting of overschrijving op de door de Haven van Brussel aangewezen bankrekening.

Binnen de termijn van één maand te rekenen vanaf de dag van de betekening die de administratieve geldboete en de eventuele bijkomende vergoeding opleg, kan de overtreder, die deze betwist, op straffen van ontzetting, een beroep instellen middels een verzoekschrift bij de Rechtbank van Koophandel te Brussel die beslist in eerste en laatste aanleg.

De beschikkingen van het Gerechtelijk Wetboek, meer bepaald het vierde deel, boek 2, zijn van toepassing.

Er kan geen administratieve geldboete worden opgelegd 5 jaar na de feiten die een inbreuk uitmaakten. Deze verjaring wordt gestuit overeenkomstig de bepalingen en voorwaarden van de artikelen 2244 en volgende van het Burgerlijk Wetboek.

De bevoegde ambtenaar kan een dading aangaan met de betalingsplichtige voor zover dit niet leidt tot de volledige kwijtschelding van de boete en de eventuele bijkomende vergoeding.

Il statue sur les demandes motivées de remise ou de réduction de l'amende administrative et de l'indemnité complémentaire éventuelle, que le redevable lui adresse par lettre recommandée au plus tard dans le mois de la notification de la décision l'infligeant.

Le fonctionnaire compétent statue également sur les demandes motivées de termes et délais de paiement que le redevable lui adresse par lettre recommandée dans le même délai.

Le fonctionnaire compétent statue sur ces demandes, après avoir le cas échéant, entendu le contrevenant et son conseil, à sa demande.

La décision notifiant l'amende administrative et l'indemnité complémentaire éventuelle mentionne expressément cette faculté d'être entendu.

Si le contrevenant demeure en défaut de payer l'amende ou l'indemnité complémentaire éventuelle, dans le délai d'un mois à compter de la notification de la décision les infligeant ou après y avoir été condamné par une décision du Tribunal de Commerce de Bruxelles, le fonctionnaire compétent chargé du recouvrement délivre une contrainte.

Cette contrainte est visée et déclarée exécutoire par le fonctionnaire désigné à cet effet par le Conseil d'Administration de la Société Régionale du Port de Bruxelles.

Cette contrainte est signifiée par exploit d'huissier ou notifiée par lettre recommandée à la poste.

La contrainte est régie par les dispositions contenues dans la cinquième partie du Code judiciaire relative à la saisie conservatoire et aux voies d'exécution.

Dans un délai de 30 jours qui suit la signification ou la notification de la contrainte, le redevable peut exercer un recours motivé par voie d'exploit d'huissier, portant citations du Port de Bruxelles devant le Tribunal de 1ère instance de Bruxelles.

Le recours suspend l'exécution de la contrainte. ».

Article 4

Sont abrogés, dans l'ordonnance précitée du 3 décembre 1992 :

– les articles 3 alinéas 1 à 3, 17 alinéas 1 à 3 et alinéa 5.

Hij beslist over de gemotiveerde verzoeken tot teruggave of vermindering van de administratieve geldboete en de eventuele bijkomende vergoeding, dat de betalingsplichtige hem per bij ter post aangetekend schrijven overmaakt uiterlijk een maand na de betekening van de beslissing die ze vaststelt.

De bevoegde ambtenaar beslist eveneens over de gemotiveerde verzoeken inzake termijnen en uitstel van betaling die de betalingsplichtige hem binnen dezelfde termijn overmaakt.

De bevoegde ambtenaar beslist over deze verzoeken na, in voorkomend geval, de overtreder en zijn raadsman, op diens verzoek, gehoord te hebben.

De beslissing, die de administratieve geldboete en de eventueel bijkomende vergoeding oplegt, vermeldt uitdrukkelijk de mogelijkheid gehoord te worden.

Indien de overtreder in gebreke blijft de geldboete of de eventuele bijkomende vergoeding te betalen binnen de termijn van één maand te rekenen vanaf de betekening van de beslissing die ze oplegt of na hiertoe te zijn veroordeeld bij een in kracht van gewijsde getreden beslissing van de Rechtbank van Koophandel te Brussel levert de bevoegde ambtenaar belast met de inning een dwangbevel af.

Dit dwangbevel wordt aangehaald en uitvoerbaar verklaard door de hiertoe door de Raad van Bestuur van de gewestelijke vennootschap Haven van Brussel aangewezen ambtenaar.

Dit dwangbevel wordt betekend bij deurwaardersexploot of bij een ter post aangetekende zending.

Dit dwangbevel wordt beheerd door de bepaling omvat in het vijfde deel van het Gerechtelijk Wetboek betreffende het bewarend verslag en de wijze van uitvoering.

Binnen een termijn van 30 dagen volgend op de betekening of kennisgeving van het bevelschrift kan de betalingsplichtige een gemotiveerd beroep instellen bij deurwaardersexploot houdende dagvaarding van de Haven van Brussel voor de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brussel.

Het beroep schorst de uitvoering van het dwangbevel. ».

Artikel 4

In de vermelde ordonnantie van 3 december 1992 worden opgeheven :

– de artikels 3 alinea 1 tot 3, 17 alinea 1 tot 3 en alinea 5.

Article 5

Dans la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port, un article 20 libellé comme suit est ajouté :

« Art. 20. – § 1. – Le présent article concerne la Région de Bruxelles-Capitale.

§ 2. – Par dérogations à l'article 4, les capitaines et les capitaines adjoints peuvent être porteurs du diplôme de licencié en sciences nautiques au lieu d'être brevetés capitaines au long cours; il n'est pas exigé que le temps de navigation professionnelle effective ait été accompli à bord de bateaux battant pavillon belge.

En outre, peuvent être nommés comme capitaine de port ou comme capitaine adjoint, les candidats qui, au moment de leur candidature :

1° appartiennent au corps des officiers actifs du groupe de fonction « Pont » de la Force navale belge;

et

2° sont porteurs du diplôme d'ingénieur civil ou de licencié en navigation maritime et sciences militaires;

et

3° ont réussi les épreuves professionnelles d'officier supérieur auprès des Forces armées belges;

et

4° ont exercé pendant une année au moins la fonction de commandant, à bord d'un bateau de la marine de moins de 1.000 tonnes ou de commandant en second à bord d'un bateau de la marine de plus de 1.000 tonnes.

§ 3. – Le capitaine de port, le capitaine adjoint et les inspecteurs du Port de Bruxelles ont compétence territoriale sur l'ensemble des installations de la zone portuaire et des canaux situés sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, gérés par le Port de Bruxelles.

§ 4. – Dans le respect des dispositions de l'article 8 de la Convention de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950 et dans la mesure où les lieux ne constituent pas un domicile au sens de l'article 10 de la Constitution, les capitaines de port, les capitaines adjoints et les inspecteurs de port peuvent dans l'exercice de leur mission, à tout moment, accéder, inspecter, et mettre sous scellés tout navire, bateau, autre engin flottant, véhicules, wagon, engin de travail et de port, ainsi qu'à tous immeubles publics ou privés, se trouvant dans l'enceinte des installations de la zone portuaire ou s'y rattachant fonctionnellement.

Artikel 5

In de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins wordt een artikel 20 toegevoegd, luidend als volgt :

« Art. 20. – § 1. – Dit artikel geldt voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

§ 2. – In afwijking van artikel 4, mogen de havenkapiteins en adjunct-havenkapiteins licentiaat in de nautische wetenschappen zijn in de plaats van houder van het brevet van kapitein ter lange omvaart, en wordt niet vereist dat de werkelijke scheepdienst werd verricht aan boord van Belgische schepen.

Bovendien kunnen tot havenkapitein of adjunct-havenkapitein kandidaten worden benoemd de gegadigden die bij hun kandidaatstelling :

1° behoren tot het korps der actieve officieren van de ambtengroep « Dek » van de Belgische Marine;

en

2° in het bezit zijn van het diploma van burgerlijk ingenieur of van licentiaat in de zeevaart en militaire wetenschappen;

en

3° geslaagd zijn voor de beroepsproeven van hoger officier bij de Belgische Krijgsmacht;

en

4° minstens gedurende één jaar de functie van commandant van een marineschip kleiner dan 1000 ton of van tweede commandant van een marineschip groter dan 1000 ton uitgeoefend hebben.

§ 3. – De havenkapitein van de Haven van Brussel, de adjunct-havenkapitein en de haveninspecteurs, is territoriaal bevoegd in alle haven- en kanaalinstellingen gelegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beheert door de Haven van Brussel.

§ 4. – Met eerbiediging van de bepalingen van artikel 8 van de conventie tot behoud van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950 en in de late dat deze plaatsen geen woning uitmaken in de zin van artikel 10 van de Grondwet; mogen de havenkapitein, de adjunct-havenkapitein en de haveninspecteurs in uitoefening van hun functie op elk moment elk schip, vaartuig, boot, voertuig, wagon, werk- en haventuig, alsook alle publieke en private gebouwen die zich binnen het haven-domein bevinden of die er functioneel mee verbonden zijn, betreden, onderzoeken en verzegelen.

§ 5. – Les capitaines de port, les capitaines adjoints et les inspecteurs de port peuvent se faire communiquer tout renseignement et toute pièce documentaire, prendre connaissance de tout document, acte, titre et autre support d'information, en prendre une copie ou les emporter, contre reçu, pendant une période limitée. Ils peuvent procéder au contrôle de l'identité des personnes, les entendre et procéder aux constatations utiles. Ils sont en droit d'exiger la collaboration de tout commandant, capitaine, batelier ou chauffeur et de toute autre personne en charge d'un engin de transport, de navigation, de travail ou de port.

Ils peuvent exiger que ces engins de transport, de navigation, de travail ou de port soient immobilisés en vue d'une inspection, qu'ils soient transférés à cette fin dans un endroit déterminé, qu'ils soient chargés ou déchargés à cette fin. Ils peuvent réclamer l'assistance des fonctionnaires de l'inspection de la navigation et de la police fédérale. Ils peuvent inspecter toutes les cargaisons, y compris les chargements qui se trouvent sur les quais, sur des terrains portuaires publics ou privés ou dans des entrepôts et qui sont destinés à ou proviennent d'un transport. Ils sont autorisés à ouvrir des emballages, prélever des échantillons et à emporter contre reçu et pour une durée limitée certaines pièces, aux fins d'un examen plus approfondi; dans la mesure du possible, les échantillon précités ne donnent lieu à aucune forme d'indemnisation, sauf dans le cas où il s'agirait d'entraves vexatoires et abusives à l'exploitation commerciale normale.

§ 6. – Hors les procédures pénales, régies par le Code d'instruction criminelle, l'Arrête Royal du 28 décembre 1950 portant règlement général sur les frais de justice en matière répressive ou l'article 14 de la présente loi, en cas d'accident ou de menace pour la sécurité, notamment en cas d'absence, de refus, de résistance ou de manque de coopération lors de l'exécution des mesures de sûreté décidées par les capitaines de port, le capitaine adjoint ou les inspecteurs de port, celles-ci peuvent être exécutées par voie de contrainte. Les actions nécessaires à l'exécution des mesures de sûreté s'effectueront aux risques et frais du contrevenant, du propriétaire ou de la personne ayant la garde des engins de transport, de navigation, de travail, de port ou de chargement.

Les engins de transport, de navigation, de travail, de port ou de chargement, peuvent être immobilisés entièrement ou partiellement, aux risques et frais des personnes précitées, aussi longtemps que les frais engagés ne sont pas remboursés ou qu'une somme, suffisante pour couvrir l'ensemble des frais engagés y compris le coût de la mise en dépôt, n'ait été donnée en consignation ou qu'une garantie bancaire n'ait été fournie par une banque ou une institution de crédit établie en Belgique. La somme ainsi consignée sera remboursée, déduction faite de tous les coûts mentionnés ci-avant augmentés, le cas échéant, des frais de procédure.

§ 7. – Les procès-verbaux dressés en application de l'article 8, par le capitaine de port, le capitaine adjoint et les

§ 5. De havenkapitein, de adjunct-havenkapitein en de haveninspecteurs kunnen zich alle nodige inlichtingen en bescheiden doen verstrekken, inzage nemen van alle documenten, stukken, titels en alle andere informatiedragers, er een afschrift of kopie van nemen of ze tegen ontvangstbewijs voor een beperkte tijd meenemen. Zij kunnen de identiteit van personen controleren, hen verhoren en tot alle nuttige vaststellingen doen. Ze kunnen de medewerking vorderen van elke gezagvoerder, kapitein, schipper of chauffeur, en van elke andere persoon die een voer-, vaar-, werk- of haventuig onder z'n hoede heeft.

Zij kunnen vorderen dat een voer-, vaar-, werk- of haventuig voor onderzoek wordt stilgehouden, dat het daartoe naar een bepaalde plaats wordt overgebracht, of dat het daartoe wordt geladen of gelost. Zij kunnen de bijstand vorderen van de ambtenaren van de scheepvaartcontrole en van de federale politie. Zij kunnen alle ladingen onderzoeken, met inbegrip van ladingen die zich op kade, op publieke of private haventerreinen of in opslagplaatsen bevinden en die bestemd zijn voor of afkomstig van een vervoer. Zij kunnen verpakkingen openen, monsters nemen, en zaken voor verder onderzoek meenemen voor een beperkte tijd en tegen ontvangstbewijs; de genomen monsters worden, indien mogelijk, teruggegeven. De vermelde bevelen, onderzoeksbehandelingen en monsternames geven geen aanleiding tot enige vorm van schadevergoeding, behoudens in geval van kennelijk onredelijke en onnodige belemmering van de normale handelsexploitatie.

§ 6. – Buiten de strafprocedures geregeld door het wetboek van strafvordering, het koninklijk besluit van 28 december 1950 houdende algemeen reglement van gerechtskosten inzake strafzaken of artikel 14 van deze wet, kunnen, ingeval van ongeval of bedreiging voor de veiligheid, meer bepaald in geval van afwezigheid, weigering, verzet of gebrek aan medewerking bij de uitvoering van de veiligheidsmaatregelen opgelegd door de havenkapitein, de adjunct-havenkapitein of de haveninspecteurs, deze gedwongen uitgevoerd worden. De nodige handelingen ter uitvoering van de veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd op risico en kosten van de overtreder, de eigenaar of diegene die de voer-, vaar-, werk-, haventoeuwen of lading onder zijn hoede heeft.

Het voer-, vaar-, werk- of haventuig of de lading kunnen geheel of gedeeltelijk op risico en kosten van voornoemde personen worden opgehouden zolang de gemaakte kosten niet werden betaald of zolang geen som in consignatie werd gegeven of een bankwaarborg werd verstrekt door een in België gevestigde bank of kredietinstelling die voldoende is voor de dekking van alle gemaakte kosten met inbegrip van de bewaringskosten. De som die in consignatie werd gegeven wordt, na aftrek van alle hierboven vermelde kosten, in voorkomend geval vermeerderd met de gerechtskosten, teruggegeven.

§ 7. – De processen-verbaal opgesteld overeenkomstig artikel 8 door de havenkapitein, de adjunct-havenkapitein

inspecteurs de port, constatant les infractions au règlement régional de police établi en application de l'article 16, § 2 de l'ordonnance du 3 décembre 1992 précitée, sont également envoyés dans les trois jours au contrevenant ou à son représentant. Ils ont force probante jusqu'à preuve du contraire.

§ 8. – Les maxima des amendes mentionnées successivement aux articles 10 et 11 sont portés à 15,00 EUR, 125,00 EUR et 125,00 EUR respectivement.

Les montants des amendes mentionnées successivement aux articles 10 et 11 sont portés à :

- article 10, paragraphe 1 : 0,65 EUR, 15,00 EUR
- article 10, paragraphe 2 : 15,00 EUR, 125,00 EUR
- article 11 : 0,65 EUR, 125,00 EUR

§ 9. – Le conseil d'administration du Port de Bruxelles peut, outre le capitaine de port et capitaine adjoint, désigner d'autres membres du personnel comme inspecteurs de port. Ces inspecteurs ont qualité d'officiers de police judiciaire. Ils ont les mêmes compétences territoriales et matérielles que les capitaines de port, telles que décrites aux articles 6, 7, 8, 9, 10 et 14 de la loi et aux paragraphes 2 à 6 du présent article. Ils prêtent serment devant le tribunal de première instance de Bruxelles.

§ 10. – Les compétences attribuées au capitaine de port, au capitaine adjoint et aux inspecteurs de port peuvent être exercées par les membres du personnel du Port de Bruxelles, tant statutaires que contractuels. Le gouvernement peut fixer les insignes et emblèmes de leur fonction ainsi que la forme de leur pièce d'identification sur proposition du Conseil d'Administration du Port de Bruxelles. ».

Fait à Bruxelles, le 10 juillet 2003

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président chargé des Pouvoirs Locaux, de l'Aménagement du Territoire, des Monuments et Sites, de la Rénovation Urbaine et de la Recherche Scientifique,

Daniel DUCARME

Le Ministre chargé des Travaux Publics, du Transport et de la Lutte contre l'Incendie et l'Aide Médicale Urgente,

Jos CHABERT

en de haveninspecteurs die overtredingen van het gewestelijk politiereglement vastgesteld overeenkomstig artikel 16 § 2 van de ordonnantie van 3 december 1992, worden eveneens binnen de drie dagen verzonden aan de overtreder of zijn vertegenwoordiger. Zij gelden tot bewijs van het tegendeel.

§ 8. – Het maximum van de geldboeten achtereenvolgens vermeld in de artikelen 10 en 11 wordt gebracht op 15 EUR, 125 EUR respectievelijk 125 EUR.

De bedragen der geldboeten achtereenvolgens vermeld in de artikelen 10 en 11 worden gebracht op :

- in artikel 10, 1e alinea : 0,65 EUR, 15 EUR
- in artikel 10, 2e alinea : 15 EUR, 125 EUR
- in artikel 11 : 0,64 EUR, 125 EUR

§ 9. – De Raad van Bestuur van de Haven van Brussel kan naast de havenkapitein en adjunct-havenkapitein personeelsleden aanduiden als haveninspecteur. De haveninspecteurs hebben de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie. Zij hebben dezelfde territoriale en materiele bevoegdheden als de havenkapiteins, omschreven in artikelen 6, 7, 8, 9, 10 en 14 van deze wet en in de paragrafen 2 tot 6 van dit artikel. Zij leggen de eed af voor de rechtbank van eerste aanleg te Brussel.

§ 10. – De bevoegdheden toegekend aan de havenkapitein, de adjunct-havenkapitein en de haveninspecteurs kunnen zowel door statutaire als contractuele personeelsleden van de Haven van Brussel worden uitgeoefend. De regering kan de kentekens van hun functie en de vorm van hun legitimatiebewijs vaststellen op voorstel van de raad van bestuur van de Haven van Brussel. ».

Gedaan te Brussel, op 10 juli 2003

Voor de Regering,

De Minister-Voorzitter, bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Ruimtelijke Ordening, Monumenten en Landschappen, Stadsvernieuwing en Wetenschappelijk Onderzoek,

Daniel DUCARME

De Minister bevoegd voor Openbare Werken, Vervoer, Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp,

Jos CHABERT

