

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

SESSION ORDINAIRE 2002-2003

8 OCTOBRE 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**

RAPPORT

fait au nom de la Commission
de l'Infrastructure,
chargée des Travaux publics et
des Communications

par M. Jean-Pierre CORNELISSEN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Bernard Ide, Mme Geneviève Meunier, M. Michel Van Roye, Mme Isabelle Emmery, MM. Michel Moock, Mahfoudh Romdhani.

Membres suppléants : MM. Olivier de Clippele, Philippe Smits, Alain Adriaens.

Autres membres : Mme Danielle Caron, M. Sven Gatz.

Voir :

Document du Conseil :
A-449/1 – 2002/2003 : Projet d'ordonnance.

BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE RAAD

GEWONE ZITTING 2002-2003

8 OKTOBER 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**

VERSLAG

uitgebracht namens de Commissie
voor de Infrastructuur,
belast met Openbare werken en
Verkeerswezen

door de heer Jean-Pierre CORNELISSEN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Vaste leden : de heren Jean-Pierre Cornelissen, Claude Michel, Bernard Ide, mevr. Geneviève Meunier, de heer Michel Van Roye, mevr. Isabelle Emmery, de heren Michel Moock, Mahfoudh Romdhani.

Plaatsvervangers : De heren Olivier de Clippele, Philippe Smits, Alain Adriaens.

Andere leden : mevr. Danielle Caron, de heer Sven Gatz.

Zie :

Stuk van de Raad :
A-449/1 – 2002/2003 : Ontwerp van ordonnantie.

I. Exposé du ministre Jos Chabert

La société régionale du Port de Bruxelles a été créée par l'ordonnance du 3 décembre 1992 et a été chargée de l'exploitation et du développement du canal, du port, de l'avant-port et de leurs dépendances en Région bruxelloise. Le Port a entamé ses activités le 1^{er} juin 1993 et n'a pas cessé de se développer de façon progressive depuis ces dix dernières années.

Afin d'optimiser le fonctionnement du Port, quelques modifications à l'ordonnance initiale s'imposent.

Ces modifications se rapportent à :

- a) l'organisation du service de capitainerie du port;
- b) le règlement de police;
- c) l'introduction d'amendes administratives;
- d) l'actualisation du cadre réglementaire.

a) Organisation du service de capitainerie du port

Le statut des capitaines de port a été réglé par la loi du 5 mai 1936. Les dispositions de cette loi sont devenues une compétence régionale depuis la loi du 8 août 1980 de réformes institutionnelles. Afin de faire un usage optimal de ces dispositions de la loi du 5 mai 1936 dans le cadre de l'ordonnance portuaire, des adaptations s'imposent.

Que change-t-on pour la Région de Bruxelles-Capitale ?

En premier lieu, le gouvernement souhaite ouvrir la fonction de capitaine de port à des officiers de la marine qui possèdent une expérience équivalente à celle des capitaines au long cours de la marine marchande.

Cela doit permettre à plus de candidats de se présenter pour cette fonction. Un capitaine de port est essentiel pour un port car il est l'unique membre du personnel qui possède des compétences policières en tant qu'officier de la police judiciaire.

De plus, les compétences matérielles et territoriales du capitaine de port sont clairement décrites dans le nouveau texte, afin que toute discussion à ce propos devienne impossible.

En outre, on crée la fonction d'inspecteur de port qui possède des compétences de police limitées, à savoir, assurer la surveillance de l'exécution des règlements de police régionaux.

I. Uiteenzetting van minister Jos Chabert

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 Haven startte haar activiteiten op 1 juni 1993 en bereikte in de voorbije 10 jaar werking een gestage groei.

Teneinde een optimale werking van de Haven te bekomen zijn enkele aanpassingen aan de oprichtingsordonnantie wenselijk.

Deze wijzigingen hebben betrekking op :

- a) de organisatie van de havenkapiteinsdienst;
- b) het politiereglement;
- c) de invoering van administratieve geldboetes;
- d) de actualisatie van het reglementair kader.

a) De organisatie van de havenkapiteinsdienst

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 tot 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 van de havenordonnantie zijn aanpassingen noodzakelijk.

Wat wordt er gewijzigd voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ?

In de eerste plaats willen wij het ambt van havenkapitein ook toegankelijk maken voor officieren van de marine, die over een gelijkwaardige ervaring beschikken als de kapiteins ter lange omvaart van de koopvaardij.

Dit moet het mogelijk maken dat zich meer kandidaten aanbieden voor dit ambt. Een havenkapitein is voor de haven een noodzaak omdat hij het enige personeelslid is dat over algemene politiebevoegdheid beschikt als officier van gerechtelijke politie.

Daarnaast wordt de materiële en de territoriale bevoegdheid van de havenkapitein in de nieuwe tekst duidelijk omschreven, zodat elke discussie daaromtrent onmogelijk wordt.

Bovendien wordt de functie haveninspecteur gecreëerd, die over een beperkte politiebevoegdheid beschikt, nl. het toezicht houden op de uitvoering van de gewestelijke politiereglementen.

b) Règlement de police

Le projet d'ordonnance à l'examen offre également une base légale à l'élaboration de règlements de police régionaux en matière de navigation et d'activités portuaires. Ainsi, le conseil d'administration du Port peut soumettre au gouvernement des propositions de règlements de police spécifiques. Après leur ratification par le gouvernement et leur publication au *Moniteur belge*, ces règlements sont valables sur le territoire régional.

c) Instauration d'amendes administratives

Il est également très important de prévoir la possibilité d'imposer des amendes administratives pour des infractions aux règlements de police. L'instauration de ces amendes administratives doit fortement simplifier la sanction d'un certain nombre d'infractions. Ainsi, on peut éviter que l'on rédige des procès-verbaux pour des infractions sans que l'on y donne des suites.

La procédure prévoit que le Procureur du Roi est informé de l'intention d'imposer une amende administrative. Si le Procureur estime qu'il convient de lancer des poursuites judiciaires, il en avise le Port, et la procédure pour l'imposition de l'amende administrative n'est pas entamée.

La procédure pour imposer des amendes administratives a été conçue de façon à limiter au maximum le délai entre l'infraction et la clôture du dossier.

d) Actualisation du cadre réglementaire

Enfin, quelques modifications sont apportées au texte de l'ordonnance du 3 décembre 1992 afin de conformer la législation à la réalité institutionnelle. Des articles superflus sont abrogés.

Ce projet d'ordonnance explicite, simplifie et élargit les compétences de police du Port.

Il constitue par conséquent un instrument essentiel pour permettre au Port d'intervenir contre des infractions au règlement de police.

Ainsi, le Port pourra intervenir de façon plus efficace contre des infractions, comme les déversements illégaux de déchets dans le canal ou sur le domaine portuaire.

b) Het politiereglement

De voorgelegde tekst biedt eveneens een wettelijke basis voor het opmaken van gewestelijke politiereglementen inzake de scheepvaart en de havenbedrijvigheden. Hierdoor kan de raad van bestuur van de Haven voorstellen van bijzonder politiereglement aan de regering voorleggen. Na bekrachtiging door de regering en publicatie in het *Staatsblad* gelden deze reglementen in het gewest.

c) De invoering van administratieve geldboetes

Zeer belangrijk is ook dat voorzien wordt in een mogelijkheid om voor overtreding van de politiereglementen administratieve geldboetes op te leggen. De invoering van deze administratieve boetes moet de bestraffing van een aantal overtredingen sterk vereenvoudigen. Hierdoor kan worden vermeden dat voor overtredingen proces-verbaal wordt opgesteld, zonder dat eraan gevolg wordt gegeven.

De procedure bepaalt dat de procureur des Konings van de intentie tot opleggen van een administratieve boete wordt ingelicht. Indien de procureur van oordeel is dat een gerechtelijke vervolging dient te worden ingesteld, meldt hij dit aan de Haven en wordt de procedure voor het opleggen van de administratieve boete niet opgestart.

De procedure voor het opleggen van administratieve geldboetes werd zodanig opgevat dat tussen de overtreding en de definitieve afsluiting van het dossier een zo kort mogelijke termijn verloopt.

d) De actualisatie van het reglementair kader

Ten slotte wordt van de gelegenheid gebruikgemaakt 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 artikelen opgeheven.

Dit ontwerp van ordonnantie zal de noodzakelijke politionele bevoegdheden van de Haven verduidelijken, vereenvoudigen en uitbreiden.

Het vormt dan ook een essentieel instrument om het optreden van de Haven tegen overtredingen van het politiereglement mogelijk te maken.

Hierdoor zal de Haven in de toekomst efficiënter kunnen optreden tegen overtredingen, zoals het illegaal lozen of storten van afval in het kanaal of op het havendomein.

II. Discussion générale

Mme Geneviève Meunier reconnaît qu'il s'agit d'un projet éminemment technique. Elle relève néanmoins que l'avis du Conseil d'Etat comporte certaines critiques quant aux compétences et aux habilitations données au gouvernement en matière de règlement de police, ce qui pourrait induire un conflit de compétence entre la Région de Bruxelles-Capitale et le Fédéral.

Il lui semble que l'habilitation faite au gouvernement en matière d'amendes administratives est excessive. Le ministre a-t-il adapté le projet d'ordonnance en conséquence ?

Le ministre répond qu'il a été tenu compte de la remarque du Conseil d'Etat dans le projet; l'avant-projet d'ordonnance a été adapté en conséquence.

Mme Geneviève Meunier souhaite également savoir en quoi le projet a revu la fonction du capitaine de port.

M. Paul Leleu, directeur général adjoint ff. du Port de Bruxelles, signale que la loi du 5 mai 1936 fixant le statut des capitaines de port a été adaptée par un nouvel article qui définit les fonctions des capitaines de port et leurs adjoints et qui détermine aussi leurs compétences territoriales, ainsi que les missions qu'ils peuvent exercer dans le respect des dispositions de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales du 4 novembre 1950. Toutes les procédures que peuvent suivre les capitaines de port dans l'exercice de leur fonction sont incorporées dans le corps même de l'ordonnance.

La discussion générale est close.

III. Discussion des articles et votes

Article 1^{er}

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 1^{er} est adopté à l'unanimité des dix membres présents.

Article 2

Cet article ne suscite pas de commentaires.

II. Algemene bespreking

Mevrouw Geneviève Meunier geeft toe dat het om een uiterst technisch ontwerp gaat. Ze wijst er echter op dat de Raad van State in zijn advies kritiek levert op de bevoegdheden en de machtigingen aan de regering in verband met de politieverordening, wat zou kunnen leiden tot een bevoegdheidsconflict tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de federale overheid.

De machtiging die aan de regering wordt verleend inzake administratieve geldboetes gaat volgens de Raad van State te ver. Heeft de minister het ontwerp van ordonnantie in die zin aangepast ?

De minister antwoordt dat hij in het ontwerp rekening heeft gehouden met de opmerking van de Raad van State; het voorontwerp van ordonnantie is in die zin aangepast.

Mevrouw Geneviève Meunier wenst eveneens te weten wat het ontwerp verandert aan het ambt van havenkapitein.

De heer Paul Leleu, waarnemend adjunct directeur-generaal van de Haven van Brussel, geeft te kennen dat de wet van 5 mei 1936 tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins is aangepast door een nieuw artikel dat de ambten van havenkapitein en van adjunct-havenkapitein omschrijft, hun territoriale bevoegdheden afbakent en de opdrachten omschrijft die zij mogen uitoefenen met inachtneming van de bepalingen van het verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950. Alle procedures die de havenkapiteins mogen volgen in de uitoefening van hun ambt, zijn in de tekst zelf van de ordonnantie vermeld.

De algemene bespreking is gesloten.

III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 1 wordt aangenomen bij eenparigheid van de tien aanwezige leden.

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Vote

L'article 2 est adopté à l'unanimité des dix membres présents.

Article 3

M. Olivier de Clippele relève qu'au paragraphe 4, alinéa 4, il est prévu que « Lorsque l'infraction est commise par un préposé ou un mandataire, l'amende administrative est due par le seul employeur ou mandant ». M. de Clippele constate qu'on propose ici de déresponsabiliser le préposé.

Le député suggère dès lors de rajouter in fine les mots suivants « sauf si le préposé est de mauvaise foi ».

Le ministre signale que si le préposé est de mauvaise foi, il y a toujours moyen d'introduire un recours judiciaire.

M. Olivier de Clippele constate qu'en matière d'amendes relatives à des infractions de roulage le préposé doit payer son amende et éventuellement demander à son employeur de rembourser le montant; ce n'est certainement pas systématiquement l'employeur qui paie. Dans le cas présent, on suppose que c'est à tous les coups l'employeur qui doit déboursier pour l'amende alors que le préposé peut avoir l'intention de nuire. C'est bien de cela qu'il s'agit quand le préposé est de mauvaise foi.

Le ministre rappelle qu'avec fourniture de preuves, l'employeur peut toujours s'adresser au tribunal compétent.

M. Claude Michel note qu'il s'agit de la même logique que pour les compteurs d'eau, problématique que M. de Clippele connaît bien ...

Le président demande si le député souhaite introduire un amendement.

Le député ayant constaté qu'il n'avait pas un large soutien pour sa proposition n'introduit pas d'amendement.

Mme Geneviève Meunier constate qu'au paragraphe 4 il est prévu que le Conseil d'administration puisse imposer des amendes administratives et qu'en cela le Conseil d'administration est assimilé au fonctionnaire compétent.

Elle a souvenir qu'au Ministère de l'Emploi où elle a travaillé de longues années, un seul fonctionnaire était compétent pour imputer des amendes administratives. Elle note par ailleurs que dans la suite du texte il n'est plus fait allusion qu'au fonctionnaire compétent et fonctionnaire dirigeant adjoint, qui peut le remplacer s'il échet. Elle suggère d'introduire un amendement oral visant à supprimer les

Stemming

Artikel 2 wordt aangenomen bij eenparigheid van de tien aanwezige leden.

Artikel 3

De heer Olivier de Clippele merkt op dat in paragraaf 4, vierde lid, te lezen staat dat "wanneer de overtreding is begaan door een aangestelde of een lasthebber, de administratieve geldboete alleen door de werkgever of opdrachtgever verschuldigd [is]". De heer de Clippele stelt vast dat men hier voorstelt om de aangestelde niet aansprakelijk te maken.

De volksvertegenwoordiger stelt derhalve voor om aan het slot de volgende woorden toe te voegen : « behalve als de aangestelde te kwader trouw is ».

De minister zegt dat als de aangestelde te kwader trouw is, het altijd mogelijk is om hem te vervolgen.

De heer Olivier de Clippele stelt vast dat dat verkeersboetes niet systematisch door de werkgever worden betaald. De aangestelde moet zijn boete betalen en eventueel vragen dat zijn werkgever het bedrag terugbetaalt. In dit geval wordt verondersteld dat de werkgever in alle gevallen de boete betaalt, ook al kan de aangestelde de bedoeling hebben om schade te berokkenen. Daarover gaat het als de aangestelde te kwader trouw is.

De Minister herinnert eraan dat de werkgever zich met de bewijzen steeds kan richten tot de bevoegde rechtbank.

De heer Claude Michel wijst erop dat dezelfde logica gehanteerd wordt voor de watermeters, een probleem waarvan de heer de Clippele goed op de hoogte is ...

De Voorzitter vraagt of de volksvertegenwoordiger een amendement wenst in te dienen.

De volksvertegenwoordiger heeft vastgesteld dat zijn voorstel niet veel bijval oogst en dient bijgevolg geen amendement in.

Mevrouw Geneviève Meunier stelt vast dat de raad van bestuur volgens paragraaf 4 administratieve geldboetes kan opleggen en daarin gelijkgesteld wordt met de bevoegde ambtenaar.

Ze herinnert zich dat er in het Ministerie van Arbeid en Tewerkstelling, waar ze vele jaren gewerkt heeft, slechts één ambtenaar bevoegd was om administratieve geldboetes op te leggen. Voorts stelt ze vast dat verder in de tekst alleen nog maar verwezen wordt naar de bevoegde ambtenaar en de adjunct-leidend ambtenaar die hem eventueel kan vervangen. Ze stelt voor een mondeling amendement

mots « le Conseil d'Administration » dans le paragraphe 4, alinéas 1 et 2.

Le ministre reconnaît qu'il n'est pas correct de mentionner le Conseil d'administration dans son entièreté comme fonctionnaire compétent. Sous réserve d'observations fondamentales de la Société du Port, il accepte l'amendement oral.

Le président propose de voter sur l'article sous réserve d'observations ultérieures.

M. Jean-Pierre Cornelissen rappelle que le ministre peut toujours amender le texte en séance plénière mais que le Parlement est souverain et, lorsqu'il vote, ce vote ne peut être émis sous réserve s'il y a vote sur l'ensemble du projet en ce jour.

Votes

L'amendement oral, ainsi que l'article, tel qu'amendé, sont adoptés à l'unanimité des dix membres présents.

Article 4

Cet article ne suscite pas de commentaires.

Vote

L'article 4 est adopté à l'unanimité des dix membres présents.

Article 5

Mme Geneviève Meunier en vient au commentaire de l'article 5 : elle se demande pourquoi on doit appliquer la compétence territoriale au canal de Charleroi.

M. Paul Leleu signale que depuis qu'existe la Société régionale du Port (1992), créée à partir de la dissolution de la Société anonyme du Canal entre la Région de Bruxelles-Capitale et la Région flamande, la question de savoir si la loi fixant le statut des capitaines de port s'applique automatiquement au canal de Charleroi est posée. Jusqu'à présent, aucun problème territorial ne s'est présenté mais le souhait des responsables de la Société du Port de Bruxelles est d'éviter qu'au nom de la loi de 1936 il y ait des problèmes de compétences sur le territoire de Bruxelles.

in te dienen om in paragraaf 4, eerste en tweede lid, de woorden « De Raad van Bestuur » te doen vervallen.

De Minister geeft toe dat het niet juist is om de raad van bestuur in zijn geheel als bevoegde ambtenaar te vermelden. Onder voorbehoud van fundamentele opmerkingen van de vennootschap Haven van Brussel, aanvaardt hij het mondelinge amendement.

De Voorzitter stelt voor om te stemmen over het artikel, onder voorbehoud van latere opmerkingen.

De heer Jean-Pierre Cornelissen herinnert eraan dat de minister de tekst altijd kan amenderen tijdens de plenaire vergadering, maar dat het Parlement soeverein is en dat er niet kan worden gestemd « onder voorbehoud » als het ontwerp in zijn geheel dezelfde dag in stemming wordt gebracht.

Stemmingen

Het mondelinge amendement en het aldus geamendeerde artikel worden aangenomen bij eenparigheid van de tien aanwezige leden.

Artikel 4

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Stemming

Artikel 4 wordt aangenomen bij eenparigheid van de tien aanwezige leden.

Artikel 5

Mevrouw Geneviève Meunier verwijst naar de toelichting bij artikel 5 en vraagt zich af waarom het kanaal van Charleroi onder de territoriale bevoegdheid moet vallen.

De heer Paul Leleu wijst erop dat sinds het bestaan van de gewestelijke vennootschap Haven van Brussel (1992), die na de ontbinding van de nv Zeekanaal opgericht werd tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaams Gewest, de vraag gesteld is of de wet tot vaststelling van het statuut der havenkapiteins automatisch van toepassing is op het kanaal van Charleroi. Tot nu toe is er geen enkel territoriaal probleem gerezen, maar de directie van de vennootschap Haven van Brussel wenst te voorkomen dat er zich ingevolge de wet van 1936 bevoegdheidsproblemen op het Brussels grondgebied voordoen.

Vote

L'article 5 est adopté à l'unanimité des dix membres présents.

IV. Vote sur l'ensemble

Le projet d'ordonnance dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté à l'unanimité des dix membres présents.

Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.

Le Rapporteur,

Jean-Pierre CORNELISSEN

Le Président,

Claude MICHEL

Stemming

Artikel 5 wordt aangenomen bij eenparigheid van de tien aanwezige leden.

IV. Stemming over het geheel

Het aldus geamendeerde ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de tien aanwezige leden.

Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.

De Rapporteur,

Jean-Pierre CORNELISSEN

De Voorzitter,

Claude MICHEL

Texte adopté par la Commission

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, alinéa 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 ».

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 capitaine 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;

Tekst aangenomen door de Commissie

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 » vervangen door het woord « regering »;
- worden in artikel 3, vijfde lid, 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. – 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° 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 dépistées, instruites et punies conformément à la loi du 5 mai 1939 fixant le statut des capitaines de port.

§ 4. – 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 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, 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

- 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 leidend ambtenaar of de adjunct leidend ambtenaar of de daartoe door de raad van bestuur aangewezen ambtenaar van niveau A, kunnen overeenkomstig de hierna gestelde regels administratieve geldboetes opleggen voor overtredingen op het gewestelijk politiereglement.

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 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 hen 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 ter kennis kan worden gebracht, wordt de beslissing een administratieve geldboete op te leggen, eventueel verhoogd met een bijko-

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, cinq 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.

mende vergoeding, ter kennis gebracht bij ter post aangekend schrijven, vergezeld van de uitnodiging het bedrag ervan te betalen binnen de termijn van één maand, ingaande vanaf deze kennisgeving.

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

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

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

Er kan geen administratieve geldboete worden opgelegd vijf jaar na de feiten die een overtreding 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 degene die de boete verschuldigd is, 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, die degene die de boete verschuldigd is hem per bij ter post aangetekend schrijven bezorgt uiterlijk een maand na de kennisgeving van de beslissing die ze vaststelt.

De bevoegde ambtenaar beslist eveneens over de gemotiveerde verzoeken inzake termijnen en uitstel van betaling die degene die de boete verschuldigd is hem binnen dezelfde termijn bij een ter post aangetekende brief bezorgt.

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 kennisgeving van de beslissing die ze oplegt of na hiertoe te zijn veroordeeld bij een beslissing van de Rechtbank van Koophandel te Brussel, levert de bevoegde ambtenaar belast met de inning een dwangbevel af.

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.

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 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 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;

Dit dwangbevel wordt gevisieerd en uitvoerbaar verklaard door de hertoe door de raad van bestuur van de gewestelijke vennootschap Haven van Brussel aangewezen ambtenaar.

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

Dit dwangbevel wordt geregeld 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 degene die de boete verschuldigd is 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 artikelen 3, lid 1 tot 3, 17, lid 1 tot 3 en lid 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 scheepsdienst 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;

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.

§ 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 échantillons 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.

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, zijn territoriaal bevoegd in alle haven- en kanaalinstellingen gelegen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, beheerd door de Haven van Brussel.

§ 4. – Met naleving van de bepalingen van artikel 8 van de conventie tot vrijwaring van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden van 4 november 1950 en in de mate dat deze plaatsen geen woning uitmaken in de zin van artikel 10 van de Grondwet, mogen de havenkapiteins, de adjunct-havenkapiteins en de haveninspecteurs in de 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. – De havenkapiteins, de adjunct-havenkapiteins 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 van nemen of ze tegen ontvangstbewijs voor een beperkte tijd meenemen. Zij kunnen de identiteit van personen controleren, hen verhoren en 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 zijn 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 kades, op publieke of private haventerreinen of in opslagplaatsen bevinden en die bestemd zijn voor of afkomstig van vervoer. Zij kunnen verpakkingen openen, monters nemen, en zaken voor verder onderzoek meenemen voor een beperkte tijd en tegen ontvangstbewijs; de genomen monsters worden, indien mogelijk, teruggegeven. De vermelde monsternames geven geen aanleiding tot enige vorm van schadevergoeding, behoudens in geval van kennelijk onredelijke en onnodige belemmering van de normale handelsexploitatie.

§ 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 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'effectuèrent 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.

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

§ 8. – Het maximum van de geldboetes achtereenvolgens vermeld in de artikelen 10 en 11 wordt gebracht op respectievelijk 15,00 EUR, 125,00 EUR en 125,00 EUR.

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

- in artikel 10, 1e paragraaf : 0,65 EUR, 15 EUR;
- in artikel 10, 2e paragraaf : 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 aanwijzen als haveninspecteur. De haveninspecteurs hebben de hoedanigheid van officier van gerechtelijke politie. Zij hebben dezelfde territoriale en materiële bevoegdheden als de havenkapiteins, zoals omschreven in artikelen 6, 7, 8, 9, 10 en 14 van de 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. – 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. ».

§ 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. ».

