

**BELGISCHE SENAAAT****ZITTING 1986-1987**

25 FEBRUARI 1987

**Ontwerp van wet houdende wijziging van de wet  
van 3 november 1967 betreffende het loodsen  
van zeevaartuigen**

**VERSLAG**

**NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR UITGEBRACHT  
DOOR DE HEER CLAEYS**

**I. UITEENZETTING VAN DE MINISTER**

Door het indienen van dit ontwerp van wet wensen we dat de openbare overheden welke loodsdiensten inrichten of in concessie geven, alsmede de concessiehouders van deze diensten ontheven worden van de verhaalaansprakelijkheid welke volgens recente rechtspraak voor hen voortvloeit uit foutief gedrag bij de uitoefening van de loodsdienst.

Deze schade wordt in principe gedragen door de scheepseigenaar krachtens het Wetboek van koophandel, doch het Hof van Cassatie heeft op 15 december 1983 geoordeeld dat dit artikel niet verhindert dat er voor de scheepseigenaar nog regres mogelijk is op grond van artikelen 1382 en 1384 van het Burgerlijk Wetboek.

Dit arrest betekent een ommekeer in de rechtspraak inzake aansprakelijkheid voor de fouten van de loodsen. Tot dan toe had de rechtspraak aangenomen dat de loods een aangestelde was van de kapitein of de reder.

Dat door onze oplossing de burgerrechtelijke verhaalsmogelijkheid van de scheepseigenaar tegenover de inrich-

Aan de werkzaamheden van de Commissie hebben deelgenomen :

1. Vaste leden : de heren De Bondt, voorzitter; Bock, Boël, J. H. Bosmans, Cardoen, Clerdent, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vanderborght, Vandermarliere, Windels, Wintgens en Claeys, rapporteur.

2. Plaatsvervangers : mevr. Demeulenaere-Dewilde, de heren Gevenois, Hofman, Langendries, Nicolas, Schellens, Hatry, Vaes, Van Daele, mevr. Van den Poel-Weikenhuysen, Van In, Van Nevel en mevr. Van Puymbroeck.

**R. A 13682***Zie :*

Gedr. St. van de Senaat :

369 (1985-1986) N° 1 : Ontwerp van wet.

**SENAT DE BELGIQUE****SESSION DE 1986-1987**

25 FEVRIER 1987

**Projet de loi modifiant la loi du 3 novembre 1967  
sur le pilotage des bâtiments de mer**

**RAPPORT**

**FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DE L'INFRASTRUCTURE  
PAR M. CLAEYS**

**I. EXPOSE DU MINISTRE**

En déposant le présent projet de loi, nous voulons dégager les autorités publiques qui organisent ou concèdent des services de pilotage, ainsi que les concessionnaires de ces services, de la responsabilité récursoire qui, conformément à une jurisprudence récente, leur incombe en cas de comportement fautif dans l'exercice du pilotage.

Le dommage qui en résulte est, en principe, supporté par le propriétaire du navire, et ce en vertu du Code du commerce, mais la Cour de cassation a jugé, le 15 décembre 1983, que cet article ne prive pas le propriétaire du navire de la possibilité d'encore introduire une action récursoire sur la base des articles 1382 et 1384 du Code civil.

Cet arrêt renverse totalement la jurisprudence en matière de responsabilité pour les fautes du pilote. Avant lui, la jurisprudence considérait que le pilote était le préposé du capitaine ou de l'armateur.

Le fait que notre solution supprime toute possibilité d'action récursoire du propriétaire du navire contre le pou-

Ont participé aux travaux de la Commission :

1. Membres effectifs : MM. De Bondt, président Bock, Boël, J. H. Bosmans, Cardoen, Clerdent, Conrotte, De Seranno, Donnay, Eicher, Grosjean, Hotyat, Mommerency, Op 't Eynde, Seeuws, Somers, Vanderborght, Vandermarliere, Windels, Wintgens et Claeys, rapporteur.

2. Membres suppléants : Mme Demeulenaere-Dewilde, MM. Gevenois, Hofman, Langendries, Nicolas, Schellens, Hatry, Vaes, Van Daele, Mme Van den Poel-Weikenhuysen, Van In, Van Nevel et Mme Van Puymbroeck.

**R. A 13682***Voir :*

Document du Sénat :

369 (1985-1986) : N° 1 : Projet de loi.

tende macht van de loodsdienst wordt teniet gedaan is geen onoverkomelijk bezwaar als men weet dat de scheepseigenaar niet alleen een commercieel voordeel puurt uit het optreden van de loodsdienst, maar ook dat hij zich tegen dergelijke risico's laat verzekeren en dat hij in geval van aansprakelijkheid bovendien de beperking van de aansprakelijkheid kan uitroepen krachtens internationale verdragen.

De Staat daarentegen kan zich nooit op dergelijke beperking beroepen.

Rekening houdend met al deze redenen lijkt de voorgestelde oplossing niet alleen dwingend maar ook buitengewoon dringend als men bovendien rekening houdt dat deze belangrijke bedragen doorgaans aan buitenlandse eigenaars moeten uitgekeerd worden en dat zij aldus eigenlijk verloren zijn voor 's lands economie.

Anderzijds valt m.b.t. de voormelde ontlasting van aansprakelijkheid ten voordele van de overheden die de loodsdiensten inrichten te vermelden dat zij volledig in overeenstemming is met de rechtspraak van het Hof van Cassatie inzake aansprakelijkheid voor de fouten van werknemers die aan anderen ter beschikking werden gesteld.

Zoals uit de memorie van toelichting zal blijken is in de ons omringende landen de Staat nooit aansprakelijk voor de loods of voor de loodsdienst.

Wat het personeel van de loodsdienst zelf betreft bevat het ontwerp een bepaling op grond waarvan zij slechts aansprakelijk zijn voor de schade welke zij door hun opzet of grove schuld veroorzaken. In dit laatste geval is de verplichting tot terugbetaling van de aangerichte schade bij verhaal beperkt tot hoogstens 500 000 frank, een bedrag dat door de Koning kan worden aangepast. In geval van opzet is het personeelslid onbeperkt aansprakelijk. De bestaande wettelijke regeling wordt hier niet gewijzigd.

De hiervoor vermelde principes zijn ook toepasselijk op de hangende geschillen.

Het ontwerp geeft bovendien enkele definities om de draagwijdte van de principes zo nauwkeurig mogelijk af te bakenen. Zo was het noodzakelijk rekening te houden met de technische en organieke evolutie welke het verlenen van assistentie of begeleiding van het scheepvaartverkeer sinds 1967 heeft doorgemaakt. We denken hierbij aan de radarwaarneming en het begeleiden van schepen vanop wal. Om de kring te sluiten werden ook de zeekaarten en de berichten aan zeevarenden, welke beiden van de overheid uitgaan, mede in het ontwerp opgenomen.

Dit leek ons gerechtvaardigd, niet alleen in het licht van de budgettaire weerslag, maar ook door het feit dat, naar geldend recht, alleen de kapitein (die een aangestelde van de reder is) de verantwoordelijkheid draagt voor het voeren van het schip overeenkomstig artikel 5 van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen.

## II. ALGEMENE BESPREKING

Een lid doet opmerken dat indien dit ontwerp de toestand herstelt die vóór het arrest van het Hof van Cassatie van 1983

voir organisateur du service de pilotage ne constitue pas un inconvénient insurmontable si l'on sait que ce propriétaire retire un avantage commercial de l'intervention du service de pilotage, qu'il se fait en outre assurer contre de tels risques et que, lorsque sa responsabilité est en jeu, il peut en invoquer la limitation en vertu de conventions internationales.

Par contre, l'Etat ne peut jamais invoquer cette limitation.

Compte tenu de tous ces motifs, la solution proposée semble s'imposer non seulement de façon impérieuse, mais aussi de toute urgence, surtout si l'on tient compte du fait que les montants importants dont il s'agit doivent généralement être versés à des propriétaires de navires étrangers et qu'ils sont donc en fait perdus pour l'économie nationale.

Par ailleurs, en ce qui concerne le dégagement de responsabilité susvisé en faveur des autorités organisant les services de pilotage, il faut noter qu'elle est parfaitement conforme à la jurisprudence de la Cour de cassation en matière de responsabilité pour les fautes commises par des travailleurs mis à la disposition d'autrui.

Comme il ressort d'ailleurs de l'exposé des motifs, l'Etat n'est jamais responsable, dans aucun des pays voisins du nôtre, du pilote ni du service de pilotage.

Pour ce qui est du personnel du service de pilotage proprement dit, le projet comporte une disposition selon laquelle il n'est responsable que du dommage qu'il cause intentionnellement ou qui est dû à une faute grave de sa part. Dans ce dernier cas, l'obligation de remboursement du dommage causé est limitée à 500 000 francs au plus en cas de recours, lequel montant peut être adapté par le Roi. Lorsque la faute est intentionnelle, la responsabilité de l'agent en cause est illimitée. La réglementation légale actuellement en vigueur n'est pas modifiée à cet égard.

Les principes susvisés sont également applicables aux litiges en coûts.

Le projet comporte en outre quelques définitions conçues de manière à préciser au maximum la portée des principes. C'est ainsi qu'il a fallu tenir compte de l'évolution technique et organique à laquelle l'on a assisté depuis 1967 dans les services d'assistance et de guidage de la navigation. Nous pensons en l'occurrence à l'observation par radar et au guidage des navires de la terre. Pour compléter le tout, les cartes marines et les avis aux navigateurs, qui émanent les unes comme les autres de l'autorité publique, sont également visés dans le projet.

Cela nous a paru justifié, non seulement à la lumière de l'incidence budgétaire, mais également en application du droit actuel selon lequel le capitaine (qui est le préposé de l'armateur) est seul responsable de la conduite du navire en vertu de l'article 5 de la loi du 5 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer.

## II. DISCUSSION GENERALE

Un membre fait observer que, si le projet à l'examen rétablit la situation qui existait avant l'arrêt de 1983 de la Cour

bestond, de terugwerkende kracht geen probleem uitmaakt. Men kan het als een interpretatieve wet beschouwen.

Een aantal leden vragen welke de opmerkingen waren van de Raad van State en of er rekening werd mee gehouden.

De Minister verwijst naar blz. 15, punten 2 en 4 van het stuk 369-1. Hij bevestigt dat de huidige ontwerp tekst werd aangepast.

Een senator vraagt wie nu verantwoordelijk zal zijn.

De Minister verklaart dat het de verzekeringsmaatschappij zal zijn van degene die beroep doet op de loodsdiens.

Op vraag van een paar leden of de loodsdiens geen verantwoordelijkheid meer zal dragen, antwoordt de Minister dat in de landen opgesomd in de memorie van toelichting de Staat ook niet verantwoordelijk is.

Hij verwijst verder naar de tekst van de advocaat generaal van het Hof van beroep van Gent, de heer De Rijckere :

« Bij het regelen van het loodsen, dat een dienst van openbaar nut is, had de Staat evenwel niet de bedoeling om de gemeenrechtelijke aansprakelijkheid op zich te nemen, waarin artikel 1381 van het Burgerlijk Wetboek voorziet, bij een fout van de loods. De taak van de Staat bestaat er immers alleen in dat hij een voorzichtig en ervaren raadsman, waarvan hij de bekwaamheid en de onderlegdheid kent, ter beschikking stelt van de kapitein, doch laatstgenoemde vrijlaat om te handelen naar eigen goeddunken, dat wil zeggen het advies van die loods al dan niet op te volgen, en hem verplicht aandachtig toe te zien op het optreden van de loods met betrekking tot de manoeuvres waartoe laatstgenoemde bevel geeft of die hij laat uitvoeren.

Deze bepaling bestond reeds in de Zeewet van 21 augustus 1879 en neemt in feite, zo merkt Van Bladel op, de inhoud over van artikel 5 van het Verdrag tot eenmaking van sommige regels inzake aanvaring, ondertekend te Brussel op 23 september 1910 door de vertegenwoordigers van vijftieng twintig zeevarende mogendheden. Zij zal dus moeten worden opgenomen in de wetgeving van alle landen en in het universele zeerecht (1).

Zoals Van Bladel verder zeer terecht stelt, volgt uit het bedoelde artikel 251 dat de kapitein zich nooit volledig mag verlaten op de loods, en dat, in voorkomend geval, bij een fout van de loods, de kapitein het bevel steeds opnieuw op zich moet nemen of veeleer weigeren diens raad op te volgen.

Artikel 61 bepaalt dat de kapitein persoonlijk verplicht is op zijn schip aanwezig te zijn bij het in- en uitvaren van havens, ankerplaatsen of rivieren. Deze bepaling verbiedt hem

de cassation, la question de la rétroactivité ne soulève aucun problème. On peut considérer la loi en projet comme une loi interprétative.

Plusieurs membres demandent quelles sont les observations qui ont été faites par le Conseil d'Etat et s'il en a été tenu compte.

Le Ministre renvoie à la page 15 du document 369-1, plus précisément aux points 2 et 4. Il confirme que le texte du projet a été adapté.

Un sénateur demande qui sera dorénavant responsable.

Le Ministre déclare que sera responsable la compagnie d'assurances de celui qui fait appel au service de pilotage.

Quelques membres ayant demandé si plus aucune responsabilité n'incombera au service de pilotage, le Ministre répond que l'Etat n'est pas non plus responsable dans les pays énumérés dans l'exposé des motifs.

Il renvoie par ailleurs au texte ci-dessous, qui est de la plume de M. De Rijckere, avocat général près la Cour d'appel de Gand :

« En organisant le pilotage, qui est un service d'utilité publique, l'Etat n'a pas entendu assumer la responsabilité de droit commun établie par l'article 1381 du Code civil en cas de faute commise par le pilote. Sa mission se borne à mettre à la disposition du capitaine un conseiller avisé et expérimenté, dont les capacités et la compétence lui sont connues, tout en lui laissant le soin d'agir à sa volonté, c'est-à-dire de suivre ou de ne pas suivre les avis du pilote, et l'obligation de surveiller attentivement les agissements de celui-ci en ce qui concerne les manoeuvres qu'il ordonne ou fait exécuter.

Cette disposition, qui existait déjà dans la loi maritime du 21 août 1879, reproduit, comme Van Bladel le fait remarquer, l'article 5 de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910, par les représentants de vingt-cinq Etats maritimes. Elle est donc appelée à passer dans les législations de tous les pays et à faire partie de la loi maritime universelle (1).

Il résulte de l'article 251 précité, dit fort judicieusement Van Bladel, que le capitaine ne peut jamais s'en remettre complètement au pilote et que, le cas échéant, en présence d'une faute évidente commise par celui-ci, il doit résolument lui reprendre le commandement ou plutôt refuser de suivre son conseil.

L'article 61 du Code maritime belge oblige d'ailleurs le capitaine à être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres et rivières. Cette disposition lui

(1) *Eléments de droit maritime administratif*, afdeling VII, blz. 175. Cf. *Droit maritime*, 1910, blz. 716, 880; *Pand. Belg.* onder het lemma *Territoire maritime*, nr. 522.

(1) *Eléments de droit maritime administratif*, section VII, p. 175. Voy. le *Droit maritime*, 1910, p. 716, 880; *Pand. Belg.*, v° *Territoire maritime*, n° 522.

dus blindelings te vertrouwen op zijn loods en diens raadgevingen op te volgen zonder ze eerst te toetsen (2). »

De heer R. De Ryckere, advocaat-generaal te Gent, « De la responsabilité pénale et civile du pilote » in « Revue de droit pénal et de criminologie », augustus-september-oktober 1927.

Een lid doet ook opmerken dat het ontwerp niet alleen de rechtspraak omkeert maar ook het begrip « beloodst-schip » verruimt.

Een ander lid vreest dat indien het schip niet verplicht is de dienst van een loods te gebruiken de toestand in de scheepsvaart gevaarlijk zal worden.

Waarop de Minister eraan herinnert dat, wat ons land betreft, er geen loodsdwang bestaat, m.a.w. de kapitein is niet verplicht een loods te nemen. Hij is wel verplicht loodsgeld te betalen, zelfs als hij geen loods aan boord neemt.

Een lid stelt de volgende vraag: leggen de maritieme verzekeringen niet de verplichting op een loods aan boord te nemen?

De Minister antwoordt dat uit ingewonnen inlichtingen blijkt dat dit niet met zoveel woorden in het verzekeringscontract staat. De casco-verzekeraars leggen de scheepseigenaar wel op te voldoen aan de verplichtingen die vervat zijn in de plaatselijke reglementen.

Een ander lid vraagt om het vijfde en het zesde lid van paragraaf 1 om te vormen in een tweede paragraaf. De huidige tweede paragraaf wordt dan paragraaf 3.

De Minister antwoordt dat hij het zal onderzoeken.

Een commissielid stelt de vraag of de nieuwe aansprakelijkheidsregeling niet in die mate een innovatie is dat de aansprakelijkheidsregeling uit het arbeidsrecht wordt beïnvloed en of de ter zake bevoegde commissie van Sociale Aangelegenheden moet worden geraadpleegd.

De Minister verklaart dat vooreerst hierbij dient opgemerkt dat de loods een ambtenaar is en derhalve niet onderworpen aan de wet van 3 juli 1978 op de arbeidsovereenkomsten. De aansprakelijkheidsregeling van deze laatste wet is ook tot stand gekomen zonder acht te slaan op de aansprakelijkheidsregeling waaraan het overheidspersoneel was onderworpen.

Overigens benadert de voor de loods ingevoerde regeling sterk die van het gewone arbeidsrecht. Ze is evenwel niet volledig gelijk omdat in de eerste plaats gelijkheid met Nederland werd nagestreefd en vervolgens omdat de loods toch schade van veel grotere omvang kan aanrichten dan de werknemer van een particulier ondernemer terwijl zijn ver-

interdit de se fier complètement au pilote et de suivre ses conseils, sans les contrôler (2). »

M. R. De Ryckere, avocat général près la Cour d'appel de Gand, « De la responsabilité pénale et civile du pilote », dans la Revue de droit pénal et de criminologie, août-septembre-octobre 1927.

Un membre fait aussi observer que, si le projet renverse la jurisprudence existante, il élargit également la notion de « navire piloté ».

Un autre membre craint que, si le navire n'est pas obligé de recourir aux services d'un pilote, la situation ne devienne dangereuse en matière de navigation.

A cet égard, le Ministre rappelle qu'en ce qui concerne notre pays, il n'y a pas d'obligation de recourir à un service de pilotage, c'est-à-dire qu'un capitaine n'est obligé de se faire assister par un pilote. Il est néanmoins redevable d'un droit de pilotage, même s'il ne prend pas de pilote à son bord.

Un membre demande si les assurances maritimes n'imposent pas l'obligation de prendre un pilote à bord.

Le Ministre répond qu'il ressort de ses informations que cette obligation n'est pas explicitement prévue dans le contrat d'assurance. Toutefois, les assureurs du corps des navires imposent aux propriétaires de ceux-ci le respect des obligations prévues par les règlements locaux.

Un autre membre souhaite que les cinquième et sixième alinéas du § 1<sup>er</sup> soient transformés en un § 2. L'actuel § 2 deviendrait alors le § 3.

Le Ministre répond qu'il examinera cette question.

Un commissaire demande si les nouvelles dispositions en matière de responsabilité ne constituent pas une innovation telle qu'elles auraient une incidence sur les règles relatives à la responsabilité en droit du travail et s'il n'y a pas lieu dès lors de consulter la commission compétente, c'est-à-dire celle des Affaires sociales.

Le Ministre déclare qu'il faut d'abord faire observer que le pilote est un fonctionnaire et qu'en conséquence, il n'est pas soumis à la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail. Les dispositions en matière de responsabilité contenues dans cette dernière loi ont également été conçues indépendamment des règles relatives à la responsabilité auxquelles étaient soumis les agents des services publics.

Par ailleurs, la réglementation prévue par le projet pour ce qui est des pilotes est très proche de celle qui existe dans le droit commun du travail. Il y a néanmoins des différences, tout d'abord, parce qu'on a tendu à une uniformité avec les Pays-Bas, et puis parce qu'un pilote peut causer des dommages d'une ampleur beaucoup plus grande que ceux

(2) Van Bladel, o.c., blz. 176; boek II, titel II, hoofdstuk II, van het Wetboek van koophandel, gecoördineerde wetten van 21 augustus 1879, 12 juni 1902 en 10 februari 1908. Neemt de inhoud over van artikel 229 van het Wetboek van koophandel van 1808.

(2) Van Bladel, ouv. cit., p. 176; livre II, titre II, chapitre II, du Code de commerce, lois coordonnées des 21 août 1879, 12 juin 1902 et 10 février 1908. C'est la reproduction de l'article 229 du Code de commerce de 1808.

mogen overigens in geen enkele zinvolle verhouding staat tot die schade.

Een senator vraagt of het verantwoordelijke stelsel niet hetzelfde kan zijn als dit van de luchtcontrole.

De Minister antwoordt dat het niet vergelijkbaar is.

Een lid wenst dat in het verslag zou worden vermeld dat « een personeelslid » ook een loods kan zijn.

Waarop een ander lid doet opmerken dat het voorzien is door de wet van 1967, artikel 5, en de toepassingsbesluiten.

Het begrip loodsdienst wordt hier verruimd. De fysische aanwezigheid wordt niet meer vereist. Het is een technisch begrip met daarenboven de aanvaarding van inlichtingen.

### III. BESPREKING VAN HET ENIG ARTIKEL

Een lid dient amendementen in luidende als volgt :

« A. In § 1, derde lid, 3°, van artikel 3bis, zoals voorgesteld door dit artikel, de definitie van beloodst schip te doen luiden als volgt : « een zeevaartuig dat beroep doet op de loodsdienst zoals gedefinieerd sub 2°, a en/of b hierboven. »

B. In het vijfde lid de woorden « opzet of » te doen vervallen. »

De Minister aanvaardt het amendement A, dat hij duidelijker vindt dan de tekst van het ontwerp. Met amendement B is hij het niet eens. Men moet vermijden dat de zeeloods die weet dat er geen verhaal meer bestaat op de Staat minder aandachtig zou zijn.

Verschillende leden vinden nochtans dat het woord « opzet » niet dezelfde betekenis heeft als de Franse woorden « faute intentionnelle ». Ze willen ook weten waarom « grove schuld » alleen niet volstaat.

De Minister verwijst eerst naar de Nederlandse loodsenwet van 1957 (artikel 12, blz. 3, memorie van toelichting) en merkt verder op dat deze terminologie de homogeniteit bevordert van de toestand voor de schepen die door Belgische of Nederlandse loodsen worden geassisteerd.

De rechtspraak acht de aansprakelijkheid voor opzettelijke fouten in contractuele relaties strijdig met de openbare orde.

Ten slotte merkt hij op dat ook in het advies van de Raad van State beide termen worden gehandhaafd.

Een lid vraagt de melding in het verslag van de oorspronkelijke tekst. (Zie bijlage.)

De Minister geeft lezing van punt 2, blz. 3, van de memorie van toelichting.

que peut causer un travailleur employé par un entrepreneur privé, alors que son avoir est pourtant absolument disproportionné à ce dommage.

Un sénateur demande si le système de responsabilité ne peut pas être le même que celui qui existe pour le contrôle de la navigation aérienne.

Le Ministre répond qu'il s'agit de deux choses incompatibles.

Un membre souhaiterait que l'on dise dans le rapport que, par « membre du personnel », on peut également entendre un pilote.

Un autre intervenant fait observer à cet égard que cette précision figure dans la loi de 1967, article 5, et dans les arrêtés d'exécution de celle-ci.

La notion de service de pilotage est élargie par le projet. La présence physique n'est plus exigée. Il s'agit d'une notion technique, assortie de la réception d'informations.

### III. DISCUSSION DE L'ARTICLE UNIQUE

Un membre dépose des amendements rédigés comme suit :

« A. Au § 1<sup>er</sup>, troisième alinéa, 3°, de l'article 3bis, tel qu'il est proposé à cet article unique, modifier comme suit la définition « navire piloté » : « tout bâtiment de mer qui fait appel au service de pilotage au sens du 2°, a et/ou b ci-dessus. »

B. Au cinquième alinéa, supprimer les mots « une faute intentionnelle ou ».

Le Ministre accepte l'amendement A, qu'il trouve plus clair que le texte du projet. Il n'approuve toutefois pas l'amendement B. Il faut éviter que le pilote hauturier, sachant qu'il n'existe plus de droit de recours contre l'Etat, soit moins attentif dans l'exécution de sa mission.

Plusieurs membres estiment néanmoins que le mot néerlandais « opzet » n'a pas le même sens que les mots français « faute intentionnelle ». Ils demandent également pourquoi les mots « faute grave » ne suffisent pas.

Le Ministre se réfère tout d'abord à la loi néerlandaise sur le service de pilotage de 1957 (article 12, p. 3, exposé des motifs) et fait observer que cette terminologie homogénéise la situation pour les navires assistés par des pilotes belges ou néerlandais.

Selon la jurisprudence, la responsabilité pour faute intentionnelle dans le cadre des relations contractuelles est contraire à l'ordre public.

Il fait observer enfin que, dans son avis, le Conseil d'Etat conserve également les deux termes.

Un membre demande que l'on mentionne le texte initial dans le rapport (voir l'annexe).

Le Ministre donne lecture du point 2, à la page 3 de l'exposé des motifs.

Een ander lid vreest dat het gebruik van de woorden « handeling » en « verzuim » deze bepaling toepasselijk zou maken in geval van staking.

De Minister verklaart dat het ontwerp handelt over de regeling van aansprakelijkheid voor fouten bedreven tijdens en ook naar aanleiding van de uitoefening van de loodsdiensdienst.

Het geval van staking valt daar duidelijk niet onder.

Een commissaris vraagt of het niet mogelijk zou zijn de tekst van de Raad van State, die duidelijker is, in de plaats te nemen van de voorlaatste alinea van § 1, van het artikel 3bis (zie blz. 14 van Doc. 369-1).

De Minister verklaart dat als de indiener van het tweede amendement bereid is het in te trekken, hij op zijn beurt bereid is het voorstel van het lid te aanvaarden.

Een lid onderlijnt dat de vergoeding voorzien in geval van grove fout beperkt is terwijl die onbeperkt is voor het opzet.

De Minister bevestigt dit.

#### IV. STEMMINGEN

Het eerste amendement wordt aangenomen met eenparigheid van de 19 aanwezige leden.

De indiener trekt het tweede amendement in met de bedoeling het probleem van het verschil tussen de woorden « opzet » en « faute intentionnelle » aan de Taaldienst voor te leggen.

Het amendement strekkende tot de vervanging van de tekst van de voorlaatste alinea van § 1, van artikel 3bis, door de tekst van de Raad van State wordt aangenomen met 13 stemmen, bij 6 onthoudingen.

Vooraleer over te gaan tot de stemming over het enig artikel vraagt een lid een duidelijk antwoord op twee vragen :

1. Waarom de tekst van de Nederlandse loodsenwet niet werd overgenomen ?
2. Dat de woorden « handeling of verzuim » niet kunnen slaan op staking.

De Minister verwijst voor de eerste vraag terug naar het advies van de Raad van State en op de tweede vraag dat aan de huidige toestand niets wordt gewijzigd.

Het enig artikel, zoals geamendeerd, en bijgevolg het ontwerp van wet worden aangenomen met 13 stemmen, bij 7 onthoudingen.

Het verslag is goedgekeurd met eenparigheid van de 14 aanwezige leden.

De Rapporteur,  
W. CLAEYS.

De Voorzitter,  
F. DE BONDT.

Un autre intervenant craint que l'utilisation des mots « fait » et « omission » ne rende cette disposition applicable en cas de grève.

Le Ministre déclare que le projet règle la responsabilité des fautes commises au cours et à l'occasion de l'exécution du service de pilotage.

Il est clair que le cas de grève n'est pas visé.

Un commissaire demande s'il ne serait pas possible de remplacer l'avant-dernier alinéa du § 1<sup>er</sup> de l'article 3bis par le texte du Conseil d'Etat, qui est plus clair (*cf.* p. 14 du Doc. 369-1).

Le Ministre déclare que, si l'auteur du deuxième amendement veut bien retirer celui-ci, il est prêt, pour sa part, à accepter la proposition de l'intervenant.

Un membre souligne que l'indemnité est limitée, en cas de faute grave, tandis qu'elle est illimitée en cas de faute intentionnelle.

Le Ministre confirme.

#### IV. VOTES

Le premier amendement est adopté à l'unanimité des 19 membres présents.

L'auteur du deuxième amendement retire celui-ci, dans le but de soumettre au Service linguistique le problème soulevé par la différence de sens entre le mot néerlandais « opzet » et les mots français « faute intentionnelle ».

L'amendement visant à remplacer le texte de l'avant-dernier alinéa du § 1<sup>er</sup> de l'article 3bis par le texte proposé par le Conseil d'Etat est adopté par 13 voix et 6 abstentions.

Avant que l'on ne passe au vote sur l'article unique, un membre demande une réponse précise aux deux questions suivantes :

1. Pourquoi n'a-t-on pas repris le texte de la loi néerlandaise sur le service de pilotage ?
2. Les mots « fait ou omission » ne peuvent-ils pas viser les grèves ?

Pour ce qui est de la première question, le Ministre renvoie une nouvelle fois à l'avis du Conseil d'Etat, et il précise, en réponse à la seconde, que rien n'est modifié à la situation actuelle.

L'article unique, tel qu'il a été amendé, et par conséquent le projet de loi ont été adoptés par 13 voix et 7 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité des 14 membres présents.

Le Rapporteur,  
W. CLAEYS.

Le Président,  
F. DE BONDT.

## V. TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

## ENIG ARTIKEL

Een artikel *3bis* luidend als volgt, wordt ingevoegd in de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen :

« Artikel *3bis*, § 1. De organisator van een loodsdienst kan rechtstreeks noch onrechtstreeks aansprakelijk gesteld worden voor schade die een beloodst schip zou lijden of veroorzaken, wanneer die schade te wijten is aan een fout van de organisator zelf of van een lid van zijn personeel dat handelt in de uitoefening van zijn functie, ongeacht of die fout in een handeling dan wel in een verzuim bestaat.

De organisator van een loodsdienst kan evenmin rechtstreeks of onrechtstreeks aansprakelijk worden gesteld voor schade die te wijten is aan een defect aan of een gebrek in de apparaten die dienen om inlichtingen of instructies aan zeeschepen te geven en die toebehoren aan of gebruikt worden door de loodsdienst.

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder :

1° organisator : de openbare overheid en het havenbeheer die de loodsdienst inrichten of in concessie geven en de concessiehouder van die dienst;

2° loodsdienst :

a) de dienst die een loods ter beschikking stelt van de kapitein van een zeevaartuig, om hem als raadgever bij te staan;

b) iedere dienst die, inzonderheid door middel van radar-waarnemingen of peilingen van de voor zeevaartuigen toegankelijke wateren, inlichtingen of instructies aan een zeevaartuig geeft, ook al bevindt er zich geen loods aan boord;

3° beloodst schip : een zeevaartuig dat beroep doet op de loodsdienst zoals gedefinieerd sub 2°, a en/of b hierboven.

Het schip is aansprakelijk voor de schade bedoeld in het eerste lid.

Het personeelslid door wiens handeling of verzuim de in het eerste lid bedoelde schade is veroorzaakt, is niet aansprakelijk, tenzij er zijnerzijds opzet of grove schuld aanwezig is.

Het personeelslid is tot het vergoeden van de door zijn grove schuld veroorzaakte schade slechts gehouden tot een bedrag van vijfhonderdduizend frank per schadeverwekkende gebeurtenis. De Koning kan dit bedrag aanpassen, rekening houdend met de economische toestand.

§ 2. Deze wet treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. Zij werkt in de tijd terug over een periode van dertig jaar te rekenen van die dag. »

## V. TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

## ARTICLE UNIQUE

Un article *3bis*, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer :

« Article *3bis*, § 1°. L'organisateur d'un service de pilotage ne peut être rendu, directement ou indirectement, responsable d'un dommage subi ou causé par le navire piloté, lorsque ce dommage résulte d'une faute de l'organisateur lui-même ou d'un membre de son personnel agissant dans l'exercice de ses fonctions, que cette faute consiste en un fait ou une omission.

L'organisateur d'un service de pilotage ne peut non plus être rendu, directement ou indirectement, responsable du dommage qui résulte d'une défaillance ou d'un vice des appareils destinés à fournir des informations ou des directives aux bâtiments de mer, appartenant ou utilisés par le service de pilotage.

Pour l'application du présent article, on entend par :

1° organisateur : l'autorité publique et l'administration portuaire qui organisent le service de pilotage ou le donnent en concession, ainsi que le concessionnaire dudit service;

2° service de pilotage :

a) le service qui met à la disposition du capitaine d'un bâtiment de mer un pilote qui opérera auprès de celui-ci en qualité de conseiller;

b) tout service qui, notamment par observations radar ou par sondage des eaux accessibles aux bâtiments de mer, fournit des informations ou des directives à un bâtiment de mer, même lorsqu'il n'y a pas de pilote à bord;

3° navire piloté : tout bâtiment de mer qui fait appel au service de pilotage au sens du 2° a et/ou b ci-dessus.

Le navire est responsable du dommage visé à l'alinéa 1°.

Le membre du personnel qui, par son fait ou son omission, a causé le dommage visé à l'alinéa 1°, n'est responsable que s'il a commis une faute intentionnelle ou une faute grave.

Le membre du personnel n'est tenu de réparer le dommage qu'il a causé par sa faute grave qu'à concurrence de cinq cent mille francs par événement dommageable. Le Roi peut adapter ce montant en tenant compte de la situation économique.

§ 2. La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*. Elle a un effet rétroactif dans le temps pour une période de trente ans à compter de ce jour. »

## BIJLAGE

OORSPRONKELIJKE TEKST VAN HET ONTWERP VAN WET HOUDENDE WIJZIGING VAN DE WET VAN 3 NOVEMBER 1967 BETREFFENDE HET LOODSEN VAN ZEEVAARTUIGEN, ZOALS ONDERWORPEN AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

## ENIG ARTIKEL

Een artikel 3bis luidend als volgt, wordt ingevoegd in de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen :

« § 1. De inrichters van loodsdiensten kunnen noch rechtstreeks noch bij regres aansprakelijk gesteld worden voor enige gebeurtenis waarbij het beloofde schip schade lijdt of schade toebrengt en waarbij deze schade voortvloeit uit de handeling of het verzuim van die inrichter of van een zijner personeelsleden, bij de uitoefening van de loodsdienst.

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder :

1° inrichter : de openbare overheid of de havenbeheerder die de loodsdienst inricht of in concessie geeft en de concessiehouder van die dienst;

2° loodsdienst : de dienst van de inrichter die loodsen tewerkstelt en een loods ter beschikking stelt van de kapitein van een zeevaartuig om hem assistentie te verlenen bij de navigatie, alsmede de diensten die, inzonderheid aan de hand van radarwaarnemingen of van peilingen van de wateren die voor zeevaartuigen toegankelijk zijn, inlichtingen en/of richtlijnen verstrekken aan een zeevaartuig, zelfs als er geen loods aan boord is;

3° beloofd schip : een zeevaartuig waaraan assistentie wordt verleend door een loods en/of waaraan inlichtingen of richtlijnen worden verstrekt;

4° personeelslid : het personeelslid van de loodsdienst en zijn hiërarchische meerderen die m.b.t. de uitoefening van de loodsdienst aanwijzingen of dienstbevelen verstrekken.

Het schip is aansprakelijk voor de schade bedoeld in het eerste lid.

Het personeelslid door wiens handeling of verzuim de in het eerste lid bedoelde gebeurtenis werd veroorzaakt, is daarvoor slechts aansprakelijk uit hoofde van zijn opzet of grove schuld.

Het personeelslid dat op grond van zijn grove schuld aansprakelijk werd gesteld, is gehouden de schade terug te betalen tot beloop van hoogstens 500 000 frank per schadeverwekkende gebeurtenis. Dit bedrag kan door de Koning ten allen tijde aangepast worden rekening houdend met de economische toestand.

§ 2. De vorige paragraaf is ook van toepassing inzake de schade, voortvloeiend uit gebeurtenissen waaromtrent op de datum van het van kracht worden van onderhavig wetsartikel nog geen in kracht van gewijsde gegane rechterlijke beslissing bestaat of waaromtrent op dezelfde datum een rechterlijke beslissing bestaat waartegen een voorziening in Cassatie reeds is ingesteld of nog kan ingesteld worden. »

Gegeven te

Goed om voorgelegd te worden aan het advies van de Raad van State

Van Koningswege :

*De Minister van verkeerswezen en Buitenlandse Handel,*  
H. DE CROO.

*De Minister van Openbare Werken,*  
L. OLIVIER.

## ANNEXE

TEXTE INITIAL DU PROJET DE LOI MODIFIANT LA LOI DU 3 NOVEMBRE 1967 RELATIVE AU PILOTAGE DES BATIMENTS DE MER, TEL QU'IL A ETE SOUMIS A L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

## ARTICLE UNIQUE

Un article 3bis, rédigé comme suit, est inséré dans la loi du 3 novembre 1967 relative au pilotage des bâtiments de mer :

« § 1<sup>er</sup>. Tout organisateur de services de pilotage ne peut être rendu responsable, ni par voie directe ni par action récursoire, d'aucun événement par lequel le navire piloté aurait encouru ou occasionné un dommage du fait ou par l'omission fautive de cet organisateur ou d'un membre de son personnel, dans l'exercice du service de pilotage.

Pour l'application du présent article, on entend par :

1° organisateur : l'autorité publique ou l'administration portuaire qui organise le service de pilotage ou le donne en concession, ainsi que le concessionnaire dudit service;

2° service de pilotage : le service de l'organisateur qui emploie des pilotes et qui met à la disposition du capitaine d'un bâtiment de mer un pilote afin de l'assister à la navigation, ainsi que les services qui, notamment par observations radar ou par sondages des eaux accessibles aux bâtiments de mer, fournissent des informations et/ou des directives à un bâtiment de mer, même lorsqu'il n'y a pas de pilote à bord;

3° navire piloté : tout bâtiment de mer auquel est fournie assistance par un pilote et/ou qui reçoit des renseignements ou des directives;

4° membre du personnel : l'agent du service de pilotage et ses supérieurs hiérarchiques qui, dans l'exercice du service de pilotage, donnent des indications ou des commandements de service.

Le navire est responsable du dommage visé au premier alinéa.

Le membre du personnel, du fait ou par l'omission fautive duquel l'événement visé au premier alinéa a été provoqué, n'en est responsable que pour autant qu'il ait commis une faute intentionnelle ou une faute grave.

Le membre du personnel qui a été jugé responsable en raison de sa faute grave, est tenu de rembourser l'indemnisation supportée par le navire à concurrence d'un montant maximum de 500 000 francs par événement dommageable. Ce montant peut être adapté par le Roi à tout moment, compte tenu de la situation économique.

§ 2. Le paragraphe précédent est également applicable lorsque le dommage résulte d'événements à propos desquels il n'existe, à la date de l'entrée en vigueur du présent article de loi, encore aucune décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou lorsqu'il existe à la même date une décision judiciaire contre laquelle un pourvoi en cassation a été introduit ou peut encore l'être. »

Donné à

Bon à soumettre à l'avis du Conseil d'Etat

Par le Roi :

*Le Ministre des Communications et du Commerce extérieur,*  
H. DE CROO.

*Le Ministre des Travaux publics,*  
L. OLIVIER.