

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1982-1983

31 JANUARI 1983

WETSONTWERP

houdende instelling van een certificaat
van Noordzee-loods voor het loodsen van schepen
op de Noordzee en in het Kanaal

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR ⁽¹⁾
UITGEBRACHT DOOR DE HEER DESUTTER

DAMES EN HEREN,

De Commissie heeft twee vergaderingen aan het wetsontwerp
gewijd.

I. — Toelichting van de Minister van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie

De Minister verklaart dat het Kanaal een van de drukst bevaren
zeestraten ter wereld is. Hij herinnert aan de rampen van de
« Torrey Canyon » en van de « Amoco Cadiz ».

⁽¹⁾ Samenstelling van de Commissie:

Voorzitter: de heer Baudson.

A. — Leden: de heren Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de
Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Har-
megnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — A. Claes, Daems, Huyle-
brouck, Kubla, Pierard, Van Renterghem. — Gabriels, Somers. — Outers.

B. — Plaatsvervangers: de heren Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, T. Kelch-
termans, Marchand, M. Olivier, Thys. — Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume,
Rubens, Vanderheyden, N., N. — Anthuenis, D'Hondt, Evers, Heughebaert,
L. Michel, Taelman, Mevr. Van den Poel-Welkenhuysen. — de heren Belmans,
De Beul, Meyntjens. — Mordant, Nols.

Zie:

333 (1981-1982):

— Nr 1: Wetsontwerp.

— Nrs 2 en 3: Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1982-1983

31 JANVIER 1983

PROJET DE LOI

créant le certificat de pilote hauturier
pour le pilotage des navires dans la mer du Nord
et dans la Manche

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE ⁽¹⁾
PAR M. DESUTTER

MESDAMES, MESSIEURS,

La Commission a consacré deux réunions au présent projet de
loi.

I. — Exposé du Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones

Le Ministre précise que la Manche est l'une des mers les plus
fréquentées du Monde. Il rappelle les catastrophes du « Torrey
Canyon » et de l'« Amoco Cadiz ».

⁽¹⁾ Composition de la Commission:

Président: M. Baudson

A. — Membres: MM. Cardoen, Coppieters, Desutter, Dhoore, le Hardy de
Beaulieu, Lernoux, Vankeirsbilck. — Baudson, Bogaerts, Bourry, M. Har-
megnies, Rigo, Van der Biest, Van Elewyck. — A. Claes, Daems, Huylebrouck,
Kubla, Pierard, Van Renterghem. — Gabriels, Somers. — Outers.

B. — Suppléants: MM. Ansoms, Beerden, Breyne, Jérôme, T. Kelchtermans,
Marchand, M. Olivier, Thys. — Anselme, Delizée, Féaux, Guillaume, Rubens,
Vanderheyden, N., N. — Anthuenis, D'Hondt, Evers, Heughebaert, L. Michel,
Taelman, Mme Van den Poel-Welkenhuysen. — MM. Belmans, De Beul, Meyn-
tjens. — Mordant, Nols.

Voir:

333 (1981-1982):

— N° 1: Projet de loi.

— Nos 2 et 3: Amendements.

In het belang van de veiligheid op zee en ter voorkoming van de verontreiniging van de zee heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen op 21 december 1978 een richtlijn vastgesteld gericht aan de Lid-Staten. In deze richtlijn worden de Lid-Staten, die een kuststaat van de Noordzee of het Kanaal zijn, verzocht alle maatregelen te treffen om te waarborgen dat schepen die voor het loodsen op de Noordzee en in het Kanaal een beroep willen doen op de diensten van een Noordzee-loods, kunnen beschikken over in voldoende mate gekwalificeerde Noordzee-loodsen die houder zijn van een door een bevoegde autoriteit van een dezer Lid-Staten afgegeven certificaat waaruit hun bekwaamheid blijkt om schepen in de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.

Tevens wordt elke Lid-Staat verzocht passende maatregelen te treffen om schepen die onder zijn nationale vlag varen aan te sporen alleen een beroep te doen op Noordzee-loodsen die houder zijn van een certificaat afgegeven door een Lid-Staat ofwel van een gelijkwaardig certificaat dat is afgegeven door een bevoegde autoriteit van een andere kuststaat van de Noordzee.

Deze richtlijn werd door alle Lid-Staten uitgevoerd (voor sommige volstond een eenvoudige reglementaire bepaling) behalve door België, dat verzocht wordt zonder uitstel eveneens tot de uitvoering ervan over te gaan.

II. — Algemene bespreking

Twee leden merken op dat als België al achterop is, zulks geenszins aan de noodzaak van een parlementaire tussenkomst te wijten is. Het advies van de Commissie van de Europese Gemeenschappen dateert immers van juni 1980, terwijl het wetsontwerp pas in juni 1982 werd ingediend.

Een vraag daaromtrent beantwoordend, stipt de Minister aan dat in de andere Lid-Staten verschillende procedures gevolgd worden. In Frankrijk gaat het om een wetgevend initiatief vanwege de regering, in Nederland om een besluit en in Groot-Brittannië om de overdracht van een bevoegdheid naar een parastatale instelling, « Trinity House » genoemd.

Meerdere leden vragen of dit wetsontwerp het certificaat van Noordzee-loods verplicht zal maken voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal, inzonderheid van vissersboten of van de « Methania ».

De Minister antwoordt ontkennend voor wat de internationale wateren betreft; internationale verdragen waarborgen immers de vrijheid van scheepvaart. Buiten de internationale wateren kan België de kapiteins van zeeschepen niet verplichten op een Noordzee-loods een beroep te doen. Dat is met name het geval voor de schepen die onder zogenaamde « goedkope » vlag varen en waarvan de zeewaardigheid gecontroleerd wordt in de havens waar ze aanleggen.

Wel kunnen de kapiteins van zeeschepen die onder Belgische vlag varen, ertoe worden aangezet de diensten van een bevoegde Noordzee-loods in te roepen.

Sommige schepen transporteren gevaarlijke stoffen, zoals b.v. de Methania, die Algerijns vloeibaar gas vervoert dat voor België bestemd is. Zulks levert op zichzelf geen bijzonder probleem op, maar het gevaar neemt natuurlijk toe wanneer zich ongelukken voordoen (aanvaringen, vastlopen, enz.).

Het wetsontwerp wil de kapiteins door een scheepvaartadviseur, een Noordzee-loods, laten bijstaan en er op die manier voor zorgen dat elk schip zodanig geloodst wordt dat het geen ongevallen veroorzaakt of ondergaat.

Een lid merkt op dat de lijnscheepvaart veiliger is dan de trampvaart. Hij meent dat de beste aanmoediging op dat gebied hierin zou bestaan dat de « Lloyds » in hun zeeverzekeringscontracten het beroep op een Noordzee-loods verplicht zouden maken.

Afin d'accroître la sécurité maritime et de prévenir la pollution des mers, le Conseil des Communautés européennes a arrêté le 21 décembre 1978, à l'intention des Etats membres riverains de la mer du Nord ou de la Manche, une directive les invitant à prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que les navires qui désirent recourir aux services de pilotes hauturiers dans la mer du Nord et dans la Manche puissent disposer de pilotes hauturiers suffisamment qualifiés, titulaires d'un certificat délivré par une autorité compétente d'un de ces Etats membres et attestant leur aptitude à piloter des navires dans la mer du Nord et dans la Manche.

En outre, chaque Etat membre est invité à prendre toutes les mesures appropriées pour inciter les navires battant son pavillon national à ne recourir qu'à des pilotes hauturiers titulaires d'un certificat délivré par un Etat membre ou d'un certificat équivalent délivré par une autorité compétente d'un autre Etat riverain de la mer du Nord.

Cette directive a été exécutée par tous les Etats membres (dont certains pouvaient le faire par une simple disposition réglementaire) à l'exception de la Belgique, qui est invitée à y procéder sans retard.

II. — Discussion générale

Deux membres font remarquer que, si retard il y a de la part de la Belgique, il n'est aucunement imputable à la nécessité de l'intervention du Parlement puisque l'avis de la Commission des Communautés européennes remonte à juin 1980 et que le projet de loi n'a été déposé qu'en juin 1982.

En réponse à une question, le Ministre signale que la procédure suivie dans les autres Etats membres est assez variée : en France, il s'agit d'un acte législatif pris par le Gouvernement; aux Pays-Bas, d'un arrêté; en Grande-Bretagne, d'une compétence transférée à une institution parastatale dénommée « Trinity House ».

Plusieurs membres demandent si le projet rendra le certificat de pilote hauturier obligatoire pour le pilotage des bateaux en mer du Nord et dans la Manche, et notamment des bateaux de pêche ou du « Methania ».

Le Ministre répond par la négative en ce qui concerne les eaux internationales. La liberté de navigation est en effet garantie par les traités internationaux et, hors des eaux territoriales, la Belgique ne peut imposer aux capitaines de bateaux de mer, le recours à un pilote hauturier. C'est le cas notamment pour les bateaux qui naviguent sous pavillon dit « de complaisance », dont la navigabilité est contrôlée dans les ports où ces bateaux font escale.

Quant aux capitaines de bateaux de mer battant pavillon national, ils peuvent être incités à recourir aux services d'un pilote hauturier qualifié.

Des navires transportant des matières dangereuses, tel que le « Methania » qui est destiné à transporter du gaz liquide en provenance d'Algérie à destination de la Belgique, ne présentent en soi aucun danger spécial pour la navigation. Il est évident que les risques augmentent en cas d'accident (collision, échouage, etc.).

Le but du projet de loi est d'assurer qu'un navire soit piloté de telle sorte qu'il ne subisse ni ne provoque d'accident et ce, par l'adjonction au capitaine d'un conseiller à la navigation qui sera le pilote hauturier.

Un membre fait remarquer que la sécurité de navigation est plus grande lorsqu'il s'agit de bateaux de ligne que lorsqu'il s'agit de « tramping ». Il estime que le meilleur incitant au recours d'un pilote hauturier serait que les « Lloyds » en prévoient l'obligation dans leurs contrats d'assurance maritime.

Anderzijds vraagt hij dat in het kader van het huidige wetsontwerp maatregelen zouden kunnen worden genomen ten aanzien van de toegang tot de havens aan schepen die onder goedkope vlag varen. De Minister verwijst in dat verband naar het Memorandum van Parijs van 26 januari 1982 (zie bijlage).

Volgens een ander lid werd de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 december 1978 niet enkel uitgevaardigd omwille van de veiligheid op zee, maar ook om de verontreiniging van de zee tegen te gaan. Hij vraagt of de Noordzee-loodsen voldoende op de hoogte zijn van die materie.

De Minister antwoordt dat de richtlijn vooral door de hoger genoemde zeerampen is ingegeven.

Daarna behandelt de Commissie de vraag aan wie een certificaat van Noordzee-loodsen kan worden afgegeven.

Een lid merkt op dat de Noordzee-loodsen in tegenstelling tot bv. de rivierloodsen geen ambtenaren zijn maar private personen die houder zijn van een door de overheid afgegeven certificaat. Hij vraagt of loodsen die ambtenaar zijn zich voor dit certificaat kandidaat zullen kunnen stellen.

De Minister antwoordt daarop dat de vereisten voor het verkrijgen van een certificaat vastgesteld zijn door I.M.C.O. Het ambt van rijksloodsen is onverenigbaar met dat van Noordzee-loodsen.

Een ander lid vraagt hoe het staat met de huidige loodsen, die onlangs nog een stiptheidsactie hebben gevoerd.

De Minister antwoordt dat die actie het gevolg was van diverse oorzaken voortvloeiende uit spanningen, inzonderheid de verschillen tussen de werkomstandigheden van de rivierloodsen enerzijds en die van de overige loodsen anderzijds. Er wordt opnieuw onderhandeld. Heel waarschijnlijk zal een akkoord worden bereikt over de bundeling van de eisen, en over de eenmaking van de geldende regelingen. Het pre-akkoord moet nog door de Minister van Openbaar Ambt worden goedgekeurd.

Een lid vraagt of het certificaat van Noordzee-loodsen ook aan niet Belgen, E.E.G. onderhorigen, kan worden verleend.

De Minister antwoordt bevestigend. Het oorspronkelijke wetsontwerp bepaalde dat de Belgische of de Luxemburgse nationaliteit vereist was. Maar de Commissie van de Europese Gemeenschap heeft de Belgische Regering verzocht die eis te laten varen omdat de Noordzee-loodsen, volgens de Commissie, niet zullen deelnemen aan de uitoefening van het openbaar gezag in de zin van artikel 55 van het E.E.G.-verdrag en bijgevolg de voorgeschreven voorwaarde van Belgische of Luxemburgse nationaliteit onverenigbaar is met de artikelen 48 en 52 van het verdrag.

III. — Artikelsgewijze bespreking en stemmingen

Artikel I.

Een lid vraagt of de Franse uitdrukking « pilote hauturier » niet alleen de scheepvaart in de Noordzee en het Kanaal doch ook de scheepvaart in volle zee dekt. In het Nederlands bestaan immers twee afzonderlijke uitdrukkingen: « Noordzee-loodsen » en « Hoogzee-loodsen ».

De Minister antwoordt dat met de uitdrukking « navigation hauturière » de scheepvaart in volle zee wordt bedoeld.

De zeevaartdiensten zijn van mening dat alleen gekwalificeerde Noordzee-loodsen zeeschepen op de Noordzee en in het Kanaal kunnen loodsen.

Een ander lid vraagt of het Kanaal niet als een deel van de Noordzee wordt beschouwd.

De Minister antwoordt dat de internationale overeenkomsten een onderscheid maken tussen de Noordzee en het Kanaal. Het verdient dus aanbeveling de beide eigennamen te behouden.

Il demande, d'autre part, que des mesures puissent être prises dans le cadre de ce projet à l'égard des bateaux navigant sous pavillon de complaisance en ce qui concerne l'accès aux ports. Le Ministre se réfère à cet égard au Mémoire de Paris du 26 janvier 1982 (voir annexe).

Selon un autre membre, la directive du Conseil des Communautés européennes du 21 décembre 1978 a été prise dans l'intérêt non seulement de la sécurité maritime, mais également de la prévention de la pollution des mers. Il demande si les pilotes hauturiers ont des connaissances dans ce secteur.

Le Ministre répond que la directive a été inspirée essentiellement par les catastrophes maritimes précitées.

La Commission aborde ensuite la question des personnes auxquelles le certificat de pilote hauturier pourra être délivré.

Un membre fait remarquer que, contrairement aux pilotes de rivière, les pilotes hauturiers ne sont pas des fonctionnaires mais des particuliers disposant d'un certificat délivré par les pouvoirs publics. Il demande si les pilotes, jouissant d'un statut de fonctionnaire pourraient se porter candidat à l'obtention de ce certificat.

Le Ministre répond que les conditions pour obtenir le certificat sont celles qui ont été fixées par I.M.C.O. La fonction de pilote d'Etat est incompatible avec celle de pilote hauturier.

Un autre membre demande quelle est la situation des pilotes actuels qui ont procédé récemment à une grève du zèle.

Le Ministre répond que cette action a été suscitée par des tensions d'origines diverses, notamment les conditions de travail différentes des pilotes de rivière et des autres pilotes. Les négociations ont été reprises et aboutiront très probablement à un accord portant sur la globalisation des revendications et l'harmonisation des régimes. Le préaccord doit encore être approuvé par le Ministre de la Fonction publique.

Un autre membre demande si le certificat de pilote hauturier pourrait être attribué à des ressortissants de la C.E.E. n'ayant pas la nationalité belge.

Le Ministre répond par l'affirmative. Le projet initial prévoyait que la nationalité belge ou luxembourgeoise était requise, mais la Commission des Communautés européennes a demandé au Gouvernement belge de supprimer cette exigence, du fait qu'à son avis, les pilotes hauturiers ne participeront pas à l'exercice de l'autorité publique au sens de l'article 55 du Traité C.E.E. et que la condition prescrite concernant la nationalité belge ou luxembourgeoise est par conséquent incompatible avec les articles 48 et 52 dudit Traité.

III. — Discussion des articles et votes

Article 1^{er}.

Un membre demande si l'expression « pilote hauturier » couvre non seulement la navigation en mer du Nord et dans la Manche mais également la navigation en haute mer. Il existe en effet en néerlandais deux expressions distinctes: « Noordzee-loodsen » et « Hoogzee-loodsen ».

Le Ministre répond que la navigation hauturière est la navigation en haute mer.

Les services maritimes considèrent que seuls les pilotes hauturiers qualifiés peuvent piloter des navires en mer du Nord et dans la Manche.

Un autre membre demande si la Manche n'est pas considérée comme faisant partie de la mer du Nord.

Le Ministre répond que les conventions internationales font une distinction entre la mer du Nord et la Manche. Il est donc préférable de maintenir les deux dénominations.

De Commissie meent dat in de Franse tekst een vormverbetering moet worden aangebracht, door de woorden « dans la mer du Nord » te vervangen door de woorden « en mer du Nord ». Derhalve moet dezelfde wijziging worden aangebracht in de titel van het ontwerp.

Art. 2.

Een lid vraagt door welke overheid het certificaat van Noordzee-loods wordt afgegeven.

De Minister antwoordt dat dit certificaat wordt uitgereikt door het Bestuur van het zeezeven van het Ministerie van Verkeerswezen.

De Commissie brengt in het eerste lid van de Franse tekst van artikel 2 dezelfde vormverbetering aan als in artikel 1.

Art. 3 en 4.

Die artikelen worden eenparig en zonder opmerkingen aangenomen.

Art. 5.

Verscheidene leden vragen nadere uitleg omtrent de draagwijdte van deze strafbepaling, die in sancties voorziet voor degene die zijn diensten als Noordzee-loods aanbiedt zonder houder te zijn van het certificaat waarin de wet voorziet of van een gelijkwaardig certificaat.

Legt dit artikel aan de scheepskapitein de verplichting op om een beroep te doen op een Noordzee-loods die houder is van het bedoelde certificaat? Zo ja, is dat dan niet in strijd met de vrijheid van de kapitein om een beroep te doen op iedere persoon die hij bevoegd acht om hem als loods bij te staan, bij voorbeeld een buitenlandse of een zeer ervaren loods?

De Minister antwoordt dat men in hoge zee niemand kan verplichten een beroep te doen op een Noordzee-loods, maar dat het artikel ertoe strekt een beschermde titel te geven aan degene die daartoe de vereiste kennis bezit.

Volgens een lid kan het feit dat al dan niet een beroep gedaan wordt op een Noordzee-loods, gevolgen hebben voor de aansprakelijkheid van de scheepskapitein en zou men de specifieke titel « gekwalificeerde Noordzee-loods » moeten creëren.

Een ander lid acht het wenselijk de uitdrukking « Noordzee-loods » tussen aanhalingstekens te plaatsen en er de woorden « voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal » aan toe te voegen.

De heer Coppieters stelt een amendement voor (*Stuk* nr 333/2) tot wijziging van artikel 5. Hij wijst erop dat het geraden is de Nederlandse tekst van zijn amendement aan te vullen met de woorden « zonder houder daarvan te zijn ».

De regering stelt eveneens een amendement voor (*Stuk* nr 333/3), dat ertoe strekt de tekst van artikel 5 nader te preciseren.

De heer Coppieters meent dat de tekst van dat amendement algemener is en onderschrijft het.

Volgens een ander lid daarentegen is het amendement van de heer Coppieters duidelijker dan dat van de Regering. De interpretatie van dit laatste amendement is vatbaar voor betwisting.

Nog een ander lid acht de bewoordingen « onder het voorwendsel » in het amendement van de Regering onjuist.

Tenslotte besluit de Commissie eenparig het amendement van de Regering aan te nemen met dien verstande dat de woorden « onder het voorwendsel » worden vervangen door het woord « zonder », wat overeenkomt met de oorspronkelijke tekst van het ontwerp.

Artikel 5 wordt eenparig aangenomen.

La Commission estime qu'il y a lieu d'apporter au texte français une correction de forme en remplaçant les mots « dans la mer du Nord » par les mots « en mer du Nord ». La même modification doit dès lors être apportée dans le titre du projet.

Art. 2.

Un membre demande par quelle autorité le certificat de pilote hauturier est délivré.

Le Ministre répond que le certificat est délivré par l'administration de la marine du Ministère des Communications.

La Commission apporte au premier alinéa du texte français de l'article 2 la même correction de forme qu'à l'article 1.

Art. 3 et 4.

Ces articles sont adoptés à l'unanimité sans observation.

Art. 5.

Plusieurs membres demandent des éclaircissements sur la portée de cette disposition pénale, qui prévoit des sanctions pour quiconque offre ses services en qualité de pilote hauturier sans être titulaire du certificat prévu par le projet ou d'un certificat équivalent.

Cet article impose-t-il au capitaine de bateau l'obligation de faire appel à un pilote hauturier titulaire du certificat en question? Si oui, cela n'est-il pas en contradiction avec la liberté du capitaine de faire appel à toute personne qu'il estime qualifiée pour l'assister dans le pilotage, par exemple un pilote étranger ou un pilote disposant d'une grande expérience?

Le Ministre répond qu'en haute mer, le recours à un pilote hauturier ne peut être imposé mais que l'article tend à conférer un titre protégé à celui qui a les connaissances requises.

Un membre estime que le recours à un pilote hauturier ou non peut avoir des conséquences sur le plan de la responsabilité du capitaine du navire et qu'il faudrait instaurer le titre spécifique de « pilote hauturier qualifié ».

Un autre membre juge préférable de mettre l'expression « pilote hauturier » entre guillemets en ajoutant les mots « pour le pilotage des navires en mer du Nord et dans la Manche ».

M. Coppieters a déposé un amendement (*Doc.* n° 333/2) tendant à modifier l'article 5. Il signale qu'il y a lieu de compléter le texte néerlandais de son amendement par les mots « zonder houder daarvan te zijn ».

Le Gouvernement a également déposé un amendement (*Doc.* n° 333/3) tendant à préciser le texte de l'article.

M. Coppieters trouve le texte de cet amendement plus général et s'y rallie.

Un membre estime toutefois l'amendement de M. Coppieters plus clair que celui du Gouvernement, susceptible de discussions quant à son interprétation.

En outre, selon un autre membre, la formulation « sous prétexte de » de l'amendement du Gouvernement n'est pas correcte.

La Commission unanime décide en conclusion de retenir l'amendement du Gouvernement en y remplaçant les mots « sous le prétexte d'être » par les mots « sans être », ce texte correspondant en fait au texte initial du projet.

L'article 5 est adopté à l'unanimité.

Art. 6.

Artikel 6 wordt eenparig en zonder opmerkingen aangenomen.

∴

Het gehele wetsontwerp wordt eenparig aangenomen.

∴

Dit verslag wordt eenparig goedgekeurd.

De Rapporteur,
E. DESUTTER.

De Voorzitter,
A. BAUDSON.

Art. 6.

L'article 6 est adopté à l'unanimité, sans observation.

∴

L'ensemble du projet de loi est adopté à l'unanimité.

∴

Le présent rapport est approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
E. DESUTTER.

Le Président,
A. BAUDSON.

BIJLAGE

Nota i.v.m. de havenstaatcontrole

Zoals vastgesteld in het Memorandum van Parijs van 26 januari 1982 is de havenstaatcontrole op 1 juli 1982 in werking getreden in de havens van de 14 landen die het Memorandum hebben ondertekend.

Volgens de gegevens van het informatiecentrum van Saint-Malo werden tussen 1 juli en 15 november 1982 in totaal 2 639 schepen geïnspecteerd.

Door de dienst werden in dezelfde periode slechts 21 schepen geïnspecteerd waarvan echter 12 gebreken vertoonden die voor afvaart dienden gecorrigeerd te worden. In verband hiermee wil ik er op wijzen dat de dienst het in het Memorandum vastgelegde aantal inspecties momenteel niet kan halen, zolang de aan de Hogere Overheid voorgelegde kaderuitbreiding niet goedgekeurd is en de voorziene zeevaartsinspecteurs niet in dienst zijn.

Andere verdragspartners kampen met dezelfde moeilijkheden zoals moge blijken uit de hierbijgaande tabel die een analyse geeft van het aantal door elk land uitgevoerde inspecties t.o.v. het voor ieder land vastgelegd quotum (de analyse is gebeurd volgens de toestand op 14 september 1982).

Hierbij eveneens kopie van een persmededeling opgesteld door het « Port State Control Committee » tijdens de vergadering van 8 oktober 1982.

Bericht aan de Pers van 8 oktober 1982

Het Comité voor havenstaatcontrole, opgericht bij het Memorandum van verstandhouding voor havenstaatcontrole, getekend te Parijs op 26 januari 1982, hield zijn eerste vergadering te Den Haag op 7 en 8 oktober 1982.

Het Comité onderzocht het aantal tot dan uitgevoerde inspecties ingevolge het Memorandum, sinds het in voege treden ervan op 1 juli van dit jaar.

Het Comité drukte zijn voldoening uit met betrekking tot het aantal inspecties van schepen onder vreemde vlag, uitgevoerd door de 14 regio-Statens, en noteerde dat in een zeer korte tijdspanne de betrokken landen inspanningen hebben gedaan om hun verplichtingen, aangegaan in het Memorandum, na te leven.

Het aantal inspecties neemt snel toe en in de toekomst zal er verder werk worden gemaakt van de harmonisatie van de havenstaatcontroles.

Het totaal aantal schepen onder vreemde vlag, gecontroleerd door de regio-Statens in de eerste drie maanden (periode 1 juli 1982 - 28 september 1982), liep op tot 1 642.

Tekortkomingen werden vastgesteld die ernstig genoeg waren om 63 schepen voor rechtzetting te weerhouden of te vertragen.

Het Comité voor havenstaatcontrole.
8 oktober 1982.

ANNEXE

Note relative au contrôle des navires par l'Etat

Conformément au Memorandum de Paris du 26 janvier 1982, le contrôle des navires a été instauré le 1^{er} juillet 1982 dans les ports des 14 Etats signataires.

Selon les renseignements fournis par le centre d'information de Saint-Malo, 2 639 navires ont été inspectés du 1^{er} juillet au 15 novembre 1982.

Pendant cette période, le service belge d'inspection maritime n'a contrôlé que 21 navires, dont 12 présentaient toutefois des déficiences à éliminer avant le départ du navire. Je souligne à ce propos que ledit service n'est actuellement pas en mesure d'effectuer le nombre d'inspections fixé dans le Memorandum et qu'il ne le sera que lorsque l'extension de cadre sollicitée aura été approuvée par les autorités supérieures et lorsque les inspecteurs de la navigation maritime prévus seront en fonction.

D'autres Etats contractants sont confrontés aux mêmes difficultés, ainsi qu'il ressort du tableau ci-joint, qui permet de comparer, pour chaque pays, le nombre d'inspections effectuées à celui qui est imposé. (Cette comparaison est faite sur base de la situation au 14 septembre 1982).

Une copie du communiqué à la presse établi par le « Port State Control Committee » (Comité de contrôle des navires par l'Etat) au cours de sa réunion du 8 octobre 1982 est également annexée à la présente note.

Communiqué à la Presse : 8 octobre 1982

Le Comité de contrôle des navires par l'Etat, créé conformément au Memorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port, signé à Paris le 26 janvier 1982 s'est réuni pour la première fois à La Haye les 7 et 8 octobre 1982.

Le Comité a fait le relevé du nombre d'inspections effectuées en exécution du Memorandum qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet dernier.

Le Comité s'est réjoui du nombre d'inspections qui ont été effectuées par les 14 Etats signataires sur les navires battant pavillon étranger et a constaté que les pays concernés se sont efforcés de satisfaire dans le meilleur délai aux obligations qui leur incombent en vertu du Memorandum.

Le nombre des inspections augmente rapidement et l'harmonisation des contrôles des navires par l'Etat sera poursuivie.

Le nombre de navires étrangers contrôlés par les Etats signataires au cours des trois premiers mois (période du 1^{er} juillet 1982 au 28 septembre 1982) s'élève à 1 642.

Ces contrôles ont permis de déceler des déficiences d'une gravité suffisante pour retenir ou retarder 63 navires afin de faire procéder aux réparations indispensables.

Le Comité de contrôle des navires par l'Etat.
Le 8 octobre 1982.

AANTAL UITGEVOERDE INSPECTIES

Bereikte resultaten t.o.v. de inspectie-quota

Resultaten vanaf 14 september 1982

NOMBRE D'INSPECTIONS EFFECTUEES

Résultats par rapport aux quota d'inspection

Résultats au 14 septembre 1982

Maritieme overheid — Autorité maritime	Schepen zonder tekortkomingen Aantal en % — Navires ne présentant aucune défectuosité Nombre et %	Schepen met tekortkomingen Aantal en % — Navires présentant des défectuosités Nombre et %	Schepen aantal en % — Nombre et % des navires		Totaal — Total	%	Totaal aantal vreemde schepen — Nombre de navires étrangers	Quotum 25 % — 25 % du quota	Quotum per week — Quota par semaine	Aantal per week — Nombre par semaine	+ / - %
			Opgehouden — Bloqués	Weerhouden — Retardés							
België. — Belgique	11 (68,75)	5 (31,25)	—	2	16	1,29	5 515	1 379	26,5	1,6	- 94,0
Denemarken. — Danemark	19 (82,62)	3 (13,04)	—	1 (4,34)	23	1,85	1 735	434	8,4	2,3	- 72,6
Finland. — Finlande	45 (88,24)	6 (11,76)	—	—	51	4,10	1 185	296	5,7	5,1	- 10,5
Frankrijk. — France	225 (77,85)	61 (21,11)	—	3 (1,04)	289	23,23	6 370	1 593	30,6	28,9	- 5,6
Bondsrepubliek Duitsland. — Allemagne fédérale	61 (42,66)	70 (48,95)	3 (2,10)	9 (6,29)	143	11,50	5 060	1 265	24,3	14,3	- 41,2
Griekenland. — Grèce	119 (85,61)	14 (10,07)	—	6 (4,32)	139	11,17	1 800	450	8,7	13,9	+ 59,8
Ierland. — Irlande	22 (64,70)	12 (35,30)	—	—	43	2,73	1 330	333	6,4	3,4	- 46,3
Italië. — Italie	35 (87,50)	4 (10,00)	—	1 (2,50)	40	3,22	5 190	1 298	25,0	4,0	- 84,0
Nederland. — Pays-Bas	19 (59,38)	9 (28,12)	—	4 (12,50)	32	2,57	7 050	1 763	34,0	3,2	- 90,6
Noorwegen. — Norvège	2 (40,00)	3 (60,00)	—	—	5	0,40	1 615	404	7,8	0,5	- 93,6
Portugal. — Portugal	—	—	—	—	—	—	1 845	461	8,9	—	—
Zweden. — Suède	12 (60,00)	7 (35,00)	—	1 (5,0)	20	1,61	2 320	580	11,2	2,0	- 82,5
Spanje. — Espagne	—	—	—	—	—	—	4 385	1 096	21,1	—	—
Verenigd Koninkrijk. — Royaume Uni	218 (48,23)	209 (46,24)	25 (5,53)	—	452	36,33	5 620	1 405	27,0	45,2	+ 67,4
Totaal. — Total.	788	403	28	25	1 244	100%	51 050				

[7]

