

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967.

27 FEVRIER 1967.

PROJET DE LOI sur le pilotage des bâtiments de mer.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le pilotage sur l'Escaut en aval d'Anvers et dans les embouchures de l'Escaut ainsi que sur le canal de Gand à Terneuzen pour les navires qui viennent de la mer ou qui s'y rendent, est régi par la convention du 20 mai 1843 qui constitue règlement d'exécution de l'article 9 du Traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, sections 1 et 2 du Traité du 5 novembre 1842, traités conclus entre la Belgique et les Pays-Bas.

Le pilotage des navires sur les ports du littoral et sur les voies navigables belges est régi par l'arrêté royal du 2 août 1842, pris en exécution de la loi du 1^{er} juin 1839 plaçant le pilotage dans les attributions du Gouvernement. Cet arrêté royal complétait les dispositions du décret du 12 décembre 1806, portant règlement organique du pilotage.

Ce décret du 12 décembre 1806 et l'arrêté royal du 2 août 1842 ne sont plus en situation. La plupart de leurs dispositions sont désuètes ou inapplicables. On y retrouve cependant certains principes fondamentaux qui sont restés à la base de l'organisation actuelle des services de pilotage, par exemple: l'obligation du pilotage, la perception de droits et indemnités de pilotage, l'interdiction de piloter à toute personne non pourvue d'un brevet de pilote et la compétence des tribunaux de commerce en cas de contestation relative aux droits et indemnités de pilotage. Mais la force obligatoire de ces principes a été contestée plus d'une fois dans le passé à cause du fait que l'arrêté royal du 2 août 1842 n'a jamais connu de publication dans les formes légales.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967.

27 FEB RUARI 1967.

WETSONTWERP betreffende het loodsen van zeevaartuigen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het loodsen op de Schelde beneden Antwerpen en in de Scheldemonden, alsook op het kanaal van Gent naar Terneuzen, van zeeschepen die uit zee komen of naar zee gaan, wordt geregeld door de overeenkomst van 20 mei 1843, geldende als uitvoeringsreglement van artikel 9 van het Traktaat van 19 april 1839 en van hoofdstuk II, afdelingen I en 2 van het Traktaat van 5 november 1842, traktaten afgesloten tussen België en Nederland.

Het loodsen van zeeschepen op de kusthavens en op de Belgische binnenwateren wordt geregeld door het koninklijk besluit van 2 augustus 1842, genomen in uitvoering van de wet van 1 juni 1839 waarbij de loodsdienst in de bevoegdheid van de Regering werd geplaatst. Met dit koninklijk besluit werd en de beschikkingen aangevuld van het dekreet van 12 december 1806, houdende organiek reglement van de loodsdienst.

Dit dekreet van 12 december 1806 en het koninklijk besluit van 2 augustus 1842 beantwoorden niet meer aan de huidige toestand. Het merendeel van hun beschikkingen zijn verouderd of kunnen niet meer toegepast worden. Men vindt er nochtans bepaalde hoofdprincipes in terug die aan de basis gebleven zijn van de huidige inrichting van de loodsdiensten, bij voorbeeld: de loodsplicht, de inning van loodsgelden en -vergoedingen, het verbod tot loodsen voor ieder persoon die niet in het bezit is van een loodsbrevet en de bevoegdheid van de rechtbanken van koophandel in geval van betwisting betreffende de loodsgelden en -vergoedingen. Maar de bindende kracht van deze principes is in het verleden herhaaldelijk betwist geworden door het feit dat het koninklijk besluit van 2 augustus 1842 destijds nooit volgens de wettelijke normen werd gepubliceerd.

Il existe en outre d'autres principes qui mériteraient d'être précisés comme la définition du pilotage, les zones maritimes dans lesquelles il peut s'exercer, les navires qui y sont soumis, la délivrance de licences de pilotes, la position du pilote vis-à-vis du capitaine de navire.

Une nouvelle loi organique sur le pilotage de navires de mer fixant les principes essentiels d'organisation paraît donc indispensable.

L'article 14 du projet de loi abroge uniquement le décret du 12 décembre 1806 et la loi du 1^{er} juin 1839, Les conventions internationales réglant le pilotage sur l'Escaut en aval d'Anvers, ses embouchures et sur le canal de Gand à Terneuzen, des navires de mer rentrant d'un voyage en mer ou se rendant en mer, ne sont au contraire aucunement affectées. Ceci est énoncé à l'article 1^{er} du présent projet de loi.

L'article 2 dispose que pour l'application de la loi sont considérés comme navires de mer, les navires au sens de l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce, ainsi que tout engin flottant se rendant en mer ou rentrant d'un voyage en mer. Le projet de loi n'est donc pas restreint au pilotage de navires de mer, au sens qui y est généralement attribué dans la législation existante. Le fait que dans la pratique d'autres engins flottants peuvent obtenir exceptionnellement l'autorisation de se rendre en mer, entraîne la nécessité de donner au terme «navires de mer» une acception aussi large que possible.

La compétence exclusive de l'Etat pour l'organisation des services de pilotage ne peut évidemment être remise en discussion. En votant la loi du 1^{er} juin 1839 qui a placé le pilotage dans les attributions du Gouvernement, le Parlement a adapté la législation belge à la situation créée par le traité du 19 avril 1839, mais il n'a pas limité cette compétence au seul service de pilotage de l'Escaut, il l'a étendue à tous les services de pilotage.

Le pilotage, prévu par le Traité du 19 avril 1839, s'exerce dans les voies maritimes (passes de l'embouchure de l'Escaut, l'Escaut en aval d'Anvers et le canal de Gand à Terneuzen).

Le pilotage dans les bassins du port d'Avers, qui ne sont pas à proprement parler des voies maritimes, est exclu de la compétence de l'Etat. La même distinction a été faite, par analogie, pour les autres ports.

D'autre part, l'Etat a concédé, à des organismes parastataux, ses prérogatives en matière de pilotage sur certaines voies maritimes ou parties de celles-ci (S.A. des Installations Maritimes de Bruges, S.A. des Installations Maritimes de Bruxelles). Ce droit de concéder ne peut être contesté.

En fait la compétence de l'Etat s'exerce à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur des voies maritimes et des ports de mer ainsi que dans les fleuves, rivières et canaux accessibles aux navires de mer; elle s'arrête toutefois aux limites des concessions accordées par l'Etat à certains organismes; elle ne s'étend pas à l'intérieur des bassins des ports aux prestations qui n'intéressent que l'aire géographique de ces bassins. C'est l'objet de l'article 3.

L'article 11 du projet de loi confie au Roi l'organisation des services du pilotage dans les eaux dont question à l'article 3 et la détermination des lieux où le pilotage des navires est obligatoire. Une telle obligation se justifie complètement pour certaines zones pour des raisons impérieuses de sécurité de la navigation maritime. Dans les lieux où ces raisons n'existent pas ou qu'à un degré beaucoup moindre, le pilotage ne s'exercera qu'à la demande des capitaines. Le Roi pourra néanmoins exempter certaines catégories de navires de l'obligation de prendre un pilote dans les zones obligatoires.

Bovendien bestaan er nog andere principes welke nader zouden moeten omschreven worden, zoals de bepaling van het loodsen, de maritieme zones in dewelke het mag uitgeoefend worden, de loodsplichtige schepen, de aflevering van loodsvergunningen, de toestand van de loods ten overstaan van de kapitein van het schip.

Een nieuwe organieke wet op het loodsen van zeeschepen, die de essentiële inrichtingsprincipen bevat, blijkt dus onontbeerlijk.

In artikel 14 van het ontwerp van wet worden alleen het dekreet van 12 december 1806 en de wet van 1 juni 1839 opgeheven. Aan de internationale overeenkomsten die het loodsen op de Schelde beneden Antwerpen, de Scheldemonden en het kanaal Gent-Terneuzen, van zeeschepen die uit zee komen of naar zee gaan, regelen, wordt daarentegen niet geraakt. Dit wordt uitdrukkelijk in artikel 1 van dit wetsontwerp bepaald.

Artikel 2 bepaalt dat voor de toepassing van de wet worden geacht zeevaartuigen te zijn, de schepen bedoeld in artikel 1 van boek II van het Wetboek van koophandel, alsook allerhande drijvende tuigen die naar zee gaan of van een zeereis terugkeren. Het wetsontwerp beperkt zich dus niet tot het loodsen van zeeschepen in de betekenis die daaraan gewoonlijk in de bestaande wetgeving wordt gegeven. Het feit dat in de praktijk ook andere drijvende tuigen uitzonderlijk toelating krijgen zee te kiezen, maakt het inderdaad noodzakelijk het begrip «zeevaartuigen» zo ruim mogelijk op te vatten.

De uitsluitende bevoegdheid van de Staat inzake de inrichting van de loodsdiensten kan natuurlijk niet terug ter bespreking gelegd worden. Bij het stemmen van de wet van 1 juni 1839, die het loodsen in de bevoegdheid van de Regering plaatste, heeft het Parlement de Belgische wetgeving aangepast aan de toestand geschapen door het Traktaat van 19 april 1839, doch het heeft deze bevoegdheid niet beperkt tot de loodsdienst op de Schelde alleen, maar uitgebreid tot alle loodsdiensten.

Het door het Traktaat van 19 april 1839 behandelde loodsen wordt in de maritieme wegen uitgeoefend (vaartroutes van de Scheldemonden, de Schelde beneden Antwerpen en het kanaal van Gent naar Terneuzen).

Het loodsen in de dokken van de haven van Antwerpen, die geen eigenlijke maritieme waterwegen zijn, valt niet onder de bevoegdheid van de Staat. Bij analogie werd hetzelfde onderscheid voor de andere havens gemaakt.

Anderzijds heeft de Staat zijn bevoegdheden inzake het loodsen op zekere zeevaartroutes of gedeelten ervan aan parastatale instellingen afgestaan (N.M. der Brugse Zeevaartinrichtingen, N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel). Dit recht van concessieverlening kan niet betwist worden.

In feite wordt de bevoegdheid van de Staat uitgeoefend bij het binnenkomen en bij het verlaten van, en in de maritieme toegangswegen en de zeehavens, alsmede op de stromen, rivieren en kanalen die voor zeeschepen toegankelijk zijn; zij houdt evenwel op, aan de grenzen der concessies door de Staat aan bepaalde instellingen toegekend; zij strekt zich niet uit tot de prestaties binnen de havendokkeri die slechts de geografische oppervlakte van het dokgebied aanbelangen. Dit maakt het voorwerp uit van artikel 3.

Artikel 4 van het wetsontwerp verleent de Koning de bevoegdheid tot het inrichten van loodsdiensten voor de in artikel 3 bedoelde wateren en tot het bepalen van de gebieden waar het loodsen van schepen verplichtend is. Een dergelijke verplichting is voor bepaalde zones volledig verantwoord om dwingende redenen van veiligheid voor de scheepvaart. Waar deze redenen niet, of in de mindere mate bestaan, zal het loodsen slechts op verzoek van de kapiteins worden uitgeoefend. In de verplichte loodsgebieden zullen niettemin bepaalde categorieën van schepen door de Koning van de loodsplicht kunnen worden ontslaan,

Cette obligation de pilotage ne comporte aucune sanction d'ordre pénal comme c'est le cas en Angleterre. Elle se réduit au paiement des droits de pilotage, par le capitaine qui n'a pas fait usage d'un pilote. Cette règle qui est également appliquée en France et dans les Pays-Bas, n'a rien d'anormal. Un capitaine de navire, par sa fréquentation d'un port, peut ne pas éprouver la nécessité de recourir aux services d'un pilote pour l'une ou l'autre raison. Il serait exagéré de le punir d'autant plus qu'il supporte toutes les conséquences de sa décision. Il doit cependant payer les droits de pilotage parce que le service de pilotage n'a pas intérêt à voir s'étendre de semblables pratiques qui, pour le surplus, ne sont souvent possibles que grâce aux installations coûteuses de balisage et d'éclairage pour lesquelles les droits de pilotage doivent couvrir les frais d'entretien et d'amortissement (art. 8).

L'article 5 définit le pilotage et partant, détermine la nature du rôle du pilote dans cette opération. Il règle donc une question juridique importante. Puisqu'il s'agit d'assistance, le pilote ne se substitue pas au capitaine qui demeure seul maître de la direction et des manœuvres de son navire. Le pilote n'est que son conseiller pour la route à suivre. Il s'agit en l'occurrence d'une confirmation de la règle qui est actuellement en vigueur et que l'on retrouve entre autres dans un arrêt en date du 19 mars 1896, dans lequel la Cour de cassation a conclu que «le capitaine est chargé de la direction et de la conservation du navire, comme aussi de prévenir les accidents que celui-ci, dans sa marche, pourrait causer aux personnes et aux propriétés; que la présence du pilote a pour but de faciliter cette mission, mais que le capitaine ne pourrait, sans manquer aux devoirs qui lui sont imposés, s'abandonner, en ce qui concerne la conduite du navire, à la direction exclusive du pilote» (*Pas.*, 1896. I, 132).

L'article 6 constitue une dérogation à l'article 4. Il autorise le Roi à délivrer, au cas où l'intérêt de la navigation l'exige, mais pour une durée limitée, des licences de pilote à des personnes de nationalité belge. Cet article constitue une garantie contre un développement imprévu de la navigation. En effet, il se pourrait que le trafic d'un port prenne subitement une extension telle que l'effectif des pilotes, nonobstant les prestations supplémentaires fournies, ne parvienne plus à assurer le pilotage des navires sans leur faire subir, du moins à une partie d'entre eux, des retards considérables, préjudiciables non seulement à l'armateur, mais également aux consignataires et par voie de conséquence à la bonne renommée du port. La formation d'un pilote prenant pratiquement un an, on aperçoit immédiatement l'intérêt de confier temporairement les fonctions de pilotes à des personnes qui, tout en ne répondant pas aux critères d'admission, présentent cependant des garanties professionnelles suffisantes. A remarquer qu'actuellement le Ministre qui a le service du pilotage dans ses attributions, délivre, en exécution d'un arrêté royal du 30 juillet 1937, des licences de pilote, pour certaines zones de pilotage, à des personnes qui ont une pratique assez longue des eaux dans lesquelles elles sont autorisées à piloter. Mais cet arrêté manque de base légale et il conviendrait de combler cette lacune.

L'article 7 stipule que le pilotage donne lieu à la perception de droits de pilotage et que les tarifs de ces droits sont fixés par le Roi. En ce qui concerne le pilotage sur les eaux soumises au régime de surveillance mixte belgo-néerlandaise, les tarifs des droits de pilotage sont fixés par voie d'accord international, en exécution du Traité du 19 avril 1839.

Puisqu'en vertu de l'article 10r, la future loi n'apportera aucune modification à ce système, la procédure qui consiste à déclarer d'application par arrêté royal, les tarifs de pilotage conventionnels convertis en monnaie belge, continuera à être appliquée.

Aan deze loodsplicht is geen enkele sanctie van strafrechtelijke aard verbonden, zoals dit het geval is in Engeland. Alles heeft zich tot de verplichte betaling van de loodsgelden door de kapitein die geen gebruik heeft gemaakt van een loods. Deze regel, eveneens van toepassing in Frankrijk en in Nederland, moet niet als abnormaal worden aanzien. Een kapitein van een schip, doordat hij een haven dikwijls aandoet, kan om een of andere reden het noodzakelijk achten beroep te doen op de diensten van een loods. Het ware overdreven hem te straffen, te meer dat hij alle gevolgen van zijn beslissing draagt. Hij moet evenwel de loodsgelden betalen, omdat de loodsdienst er geen belang bij heeft dergelijke handelingen uitbreiding te zien nemen, handelingen die, daarenboven, slechts mogelijk zijn dank zij de kostelijke bebakenings- en verlichtingsinstallaties, waarvoor de loodsgelden de onderhouds- en afschrijvingskosten moeten dekken (art. 8).

Artikel 5 bepaalt het loodsen en legt bijgevolg de aard van de rol van de loods in deze verrichting vast. Het regelt derhalve een belangrijke juridische kwestie. Vermits het hier een assistentie betreft, stelt de loods zich niet in de plaats van de kapitein die alleen meester blijft over de leiding en de manoeuvres van zijn schip. De loods is slechts zijn raadgever voor de te volgen route. Het gaat hier om een wettelijke confirmatie van de thans in voege zijnde regel die men o.m. terugvindt in een arrest van 19 maart 1896 waarin door het Hof van cassatie besloten werd dat «de kapitein belast is met de leiding en de bewaring van het schip en de ongevallen moet voorkomen welke het op zijn weg kan veroorzaken aan personen en eigendommen; dat de loods die taak door zijn aanwezigheid moet vergemakkelijken, maar dat de kapitein, zonder aan zijn plichten tekort te komen, zich voor het besturen van het schip niet uitsluitend op de loods mag verlaten» (*Pas.*, 1896, I, 132).

Artikel 6 is een afwijking op het artikel 4. Het laat de Koning toe, wanneer het belang van de scheepvaart zulks vereist, maar dan voor een beperkte duur, loodsvergunningen aan personen van Belgische nationaliteit af te leveren. Dit artikel is een waarborg tegen de gevolgen van een onvoorziene ontwikkeling van de scheepvaart. Het kan inderdaad gebeuren dat het verkeer op een haven zich plotseling in dergelijke mate uitbreidt, dat het loodsen effectief, niettegenstaande geleverde bijkomende prestaties, er niet meer zou in slaagen het loodsen van de schepen te verzekeren zonder hen, of ten minste een gedeelte onder hen, gevoelige vertragen te doen oplopen, hetgeen niet alleen schadelijk is voor de reder, maar ook voor de consignatiehouders en bijgevolg voor de goede faam van de haven. Daar de opleiding van een loods praktisch een jaar duurt, ziet men aanstonds het belang om tijdelijk de functie van loods toe te vertrouwen aan personen die, alhoewel ze niet beantwoorden aan de toelatingcriteria, nochtans voldoende bekwaamheidsvoorwaarden bieden. Er valt op te merken dat de Minister die de loodsdienst in zijn bevoegdheid heeft, in uitvoering van een koninklijk besluit van 30 juli 1937, thans nog voor zekere loodsgebieden, loodsvergunningen verleent aan personen die een ruime ervaring hebben van de wateren waarin ze toelating hebben te loodsen. Maar dit besluit mist een wettelijke basis en het ware wenselijk deze leemte aan te vullen.

Artikel 7 bepaalt dat het loodsen aanleiding geeft tot de heffing van loodsgelden en dat de loodsgeldtarieven door de Koning worden vastgesteld. Voor wat het loodsen betreft op de wateren die onder gemeenschappelijk Belgisch-Nederlands toezicht staan, worden de loodsgeldtarieven vastgelegd bij internationaal akkoord in uitvoering van het Traktaat van 19 april 1839.

Vermits op grond van artikel 1, de toekomstige wet aan deze regeling niets zal veranderen, zalook de procedure die erin bestaat de conventionele loodsgeldtarieven omgezet in Belgische munt bij koninklijk besluit van kracht te verklaren, ongewijzigd behouden blijven.

Les tarifs de pilotage visés à l'article 7 sont donc ceux qui ont trait au pilotage dans les eaux où l'Etat belge peut exercer dans ce domaine une autorité exclusive. Ce point établi se pose immédiatement la question du caractère juridique des droits en question. S'agit-il en l'occurrence d'un impôt au sens de l'article 110 de la Constitution, ou peut-on invoquer le régime réservé par l'article 113 à ce qu'on appelle dans ce cadre des « rétributions » ?

A ce sujet il convient immédiatement de relever que jusqu'à ce jour il a toujours été admis que les droits de pilotage possèdent un caractère nettement prononcé de rétribution. En fait le présent projet de loi ne contient aucune disposition qui serait de nature à faire modifier ce point de vue traditionnel.

A première vue on pourrait prétendre que cette conception n'est pas compatible avec les dispositions contenues dans l'article 8 du présent projet de loi, imposant aux capitaines de navires de mer soumis au pilotage obligatoire le paiement des droits de pilotage, même s'ils n'ont pas fait usage des services d'un pilote, qu'ils auraient pu obtenir. Pareille argumentation ne peut toutefois être retenue, puisque le capitaine qui ne prend pas de pilote ne peut gagner sa destination que grâce aux installations de balisage et d'éclairage, dont les frais considérables sont pris en charge au compte des résultats du service de pilotage. Ceci nous permet de conclure que les droits en question ont sans aucun doute un caractère rétributif, ce qui peut nous permettre, en vertu de l'article 113 de la Constitution, d'habiliter le pouvoir exécutif par la présente loi à fixer la base et le tarif des dits droits de pilotage.

Il convient d'ailleurs de prendre en considération que la solution préconisée, a le grand avantage d'être simple, souple et facile dans son application.

Puisque d'autre part les tarifs des droits de pilotage applicables aux eaux où le pilotage est soumis à la seule autorité de l'Etat belge, sont alignés sur les tarifs fixés pour les eaux soumises à la surveillance commune de la Belgique et des Pays-Bas, il est indispensable que dans la pratique la procédure pour la fixation des différents tarifs soit uniforme et que son application soit gardée aussi simple et souple que possible. Le texte proposé de l'article 7 répond parfaitement à cette exigence.

Les articles 9, 10 et 11 ne demandent aucun commentaire, leur texte étant suffisamment explicite par lui-même.

L'article 12 règle les obligations du capitaine en matière du bien-être et de la sécurité du pilote qui le seconde comme conseiller à bord. L'introduction de ces dispositions dans le cadre de la présente loi est indispensable si l'on veut assurer au pilote un traitement correct de la part des responsables du bord, tout aussi bien en matière de confort, que dans le domaine de la sécurité personnelle.

Les articles 13 à 15 n'appellent aucun commentaire.

Le Ministre des Communications,

A. BERTRAND.

Le Ministre des Travaux publics,

J. DE SAEGER.

De in artikel 7 bedoelde loodsgeldtarieven zijn dus diegene die verband houden met het loodsen op de wateren waar de Belgische Staat op dit gebied een exclusieve autoriteit kan uitoefenen. Dit gesteld zijnde, rijst onmiddellijk de vraag betreffende het [juridisch karakter van de gelden in kwestie. Gaat het in casu om een belasting in de zin van artikel 110 van de Grondwet, of kan het regime dat door artikel 113 wordt voorbehouden aan wat in dat kader « vergeldingen » worden genoemd, worden ingeroepen ?

In dit verband dient onmiddellijk aangestipt dat tot nog toe steeds is aangenomen geweest dat de loodsgelden een uitgesproken vergeldend karakter bezitten. Welnu in dit ontwerp van wet komt geen enkele bepaling voor die van aard is dit traditioneel standpunt te doen wijzigen.

Op het eerste gezicht zou men nu wel kunnen voorhouden dat deze opvatting niet verenigbaar is met de inhoud van artikel 11 van dit wetsontwerp, waarbij de kapiteins van zeeschepen orderworpen aan de loodsplicht gehouden zijn tot de betaling van de loodsgelden, zelfs indien zij geen gebruik gemaakt hebben van de diensten van de loods, die zij hadden kunnen verkrijgen. Dergelijke redenering kan echter niet worden weerhouden, vermits de kapitein die geen loods neemt zijn bestemming slechts kan bereiken dank zij de bebakings- en verlichtingsinstallaties, waarvan de aanzienlijke kosten in de resultaatrekeningen van de loodsdiensten worden verrekend. Dit laat ons toe te besluiten dat de gelden in kwestie alleszins een vergeldend karakter bezitten, hetgeen ons kan toelaten, op grond van artikel 113 van de Grondwet, bij deze wet de bevoegdheid tot het vaststellen van grondslag en tarief van deze gelden aan de uitvoerende macht toe te wijzen.

Daarbij past het wel rekening te houden met het feit dat de voorgestelde oplossing eenvoudig, soepel en gemakkelijk van toepassing is.

Vermits anderzijds de loodsgeldtarieven voor de wateren waar het loodsen tot de exclusieve bevoegdheden van de Belgische Staat behoort, afgestemd zijn op de tarieven die gelden voor de wateren die onder gemeenschappelijk Belgisch-Nederlands toezicht staan, is het in de praktijk onontbeerlijk dat de procedure tot het vaststellen dezer onderscheiden tarieven eenvormig blijft, en dat haar toepassing bovendien zo eenvoudig en soepel mogelijk gehouden wordt. De voorgestelde tekst van artikel 7 geeft op dit punt volledige voldoening.

De artikels 9, 10 en 11 behoeven geen commentaar, daar hun tekst zelf voldoende duidelijk is.

Artikel 12 regelt de verplichtingen van de kapitein inzake het welzijn en de veiligheid van de loods die hem als raadgever aan boord bijstaat. De opneming van deze bepalingen in het kader van deze wet is noodzakelijk wil men de loodsen een correcte behandeling vanwege de scheepsleiding, zowel op het gebied van comfort als op dit van persoonlijke veiligheid, verzekeren.

De artikels 13 tot 15 behoeven geen verdere commentaar.

De Minister van Verkeerswezen,

De Minister van Openbare Werken,

AVIS DU CONSEIL D'ETAT,

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, Salsi par le Ministre des Communications, le 5 juillet 1963, d'une demande d'avis sur un projet de loi "sur le pilotage des navires de mer", a donné le 21 octobre 1963 l'avis suivant:

Le projet a pour objet le pilotage des navires de mer ainsi que l'établissement des droits dits droits de pilotage.

Deux ordres d'éléments en délimitent le champ d'application: la compétence respective de la loi interne et des conventions internationales sur la matière, d'une part, et la détermination des bâtiments auxquels le projet est applicable, d'autre part.

■

Le pilotage des navires de mer est actuellement réglé par des dispositions de droit interne, notamment le décret impérial du 12 décembre 1806, la loi du 1^{er} juin 1839 et divers arrêtés, dont l'arrêté royal du 2 août 1842, pris en exécution de ladite loi.

La matière est également réglée par des conventions conclues entre la Belgique et les Pays-Bas, notamment l'article 9, § 2, du traité de paix du 19 avril 1839, dont la conclusion a été autorisée par la loi du 4 avril 1839; les articles 19 (Escaut) et 30 (canal de Gand à Terneuzen) du traité du 5 novembre 1842, approuvé par la loi du 3 février 1843; le règlement pour l'exécution de ces stipulations, arrêté entre la Belgique et les Pays-Bas le 20 mai 1843 et modifié les 1 mai 1891 (loi du 27 février 1892), 20 décembre 1931 et 21 octobre 1957. Certains bâtiments sont, en outre, dispensés de prendre pilote ou affranchis du paiement des droits, en vertu de stipulations conventionnelles entre la Belgique et les Pays-Bas. La convention de Genève du 9 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes, approuvée par la loi du 30 mars 1927, contient également des dispositions relatives au pilotage.

Seul le décret du 12 décembre 1806 est abrogé par l'article 11 du projet; les conventions internationales, au contraire, ne seront en aucune manière affectées par la future loi; l'article 13 prévoit à ce sujet que les dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution ne portent pas préjudice aux dispositions prises en exécution du traité du 19 avril 1839 et relatives au pilotage sur l'Escaut et ses embouchures et sur le canal de Gand à Terneuzen.

Les voies d'eau où le pilotage sera organisé doivent être réparties en deux catégories:

1^o les voies soumises à la surveillance commune de la Belgique et des Pays-Bas (Escaut en aval d'Anvers et ses embouchures, canal de Gand à Terneuzen);

2^o les voies soumises à la seule autorité de l'Etat belge.

Les limites de l'intérieur desquelles les navires seront soumis à l'obligation de prendre pilote sur les voies d'eau appartenant à la première catégorie sont déterminées et ne peuvent être modifiées que de commun accord entre la Belgique et les Pays-Bas, alors qu'il appartient à l'autorité belge seule de déterminer les autres voies d'eau sur lesquelles les services d'un pilote et le paiement des droits de pilotage seront obligatoires. L'on notera toutefois qu'une partie déterminée d'une même voie d'eau pourra être soumise à des régimes différents selon la destination des navires qui l'utilisent: la partie belge de l'Escaut (de Zandvliet à Anvers) est soumise au régime de surveillance mixte belgo-néerlandais lorsqu'il s'agit de navires venant de la mer et ayant Anvers pour destination ou vice versa; elle est, par contre, exclusivement soumise à l'autorité belge lorsque, à l'intérieur de la partie belge de l'Escaut, un navire effectue des déplacements sans que ceux-ci fassent partie d'un voyage vers la mer ou au retour de la mer.

■

L'article 1^{er} dispose que pour l'application de la loi sont considérés comme navires de mer les navires au sens de l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce, ainsi que tout bâtiment allant en mer, dock, épave et tout autre engin flottant similaire.

Le sens des mots « bâtiment allant en mer » n'est pas précis: il peut désigner les bâtiments allant « vers » la mer et les bâtiments allant « sur » la mer. La loi hollandaise sur le pilotage, du 11 juillet 1957, utilise les termes « elle naar zee g-wnd vaartuij », tandis que le texte néerlandais du projet emploie l'expression « elk op zee gaande vaartuig ». Selon les explications fournies par le délégué du Gouvernement, le texte de la loi hollandaise est interprété aux Pays-Bas comme signifiant « tout bâtiment allant sur l'Ille »; c'est ce même sens que

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De Raad van State, afdeling wettgeving, eerste kamer, de 5^e juli 1963 door de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet betreffende het loodschap van zeeschepen, heeft de 21^e oktober 1963 het volgende advies gegeven:

Het ontwerp heeft betrekking op het loodschap van zeeschepen en het invoceren van zogenaamde « loodsgelden ».

Twee artikelen bepalen de werkingssfeer van het ontwerp: de onderscheiden bevoegdheid van de interne wet en van de internationale overeenkomsten betreffende die aangelegenheid enerzijds, en de bepaling van de vaartuigen waarop het ontwerp toepassing vindt, anderzijds.

■

Het loodschap van zeeschepen is thans geregeld door bepalingen van het interne recht, inzonderheid het keizerlijk decreet van 12 december 1806, de wet van 1 juni 1839 en een aantal besluiten, waaronder het koninklijk besluit van 2 augustus 1842, vastgesteld ter uitvoering van die wet.

Verdere regeling is te vinden in tussen België en Nederland gesloten overeenkomsten, met name in artikel 9, § 2, van het vredesverdrag van 19 april 1839, tot het sluiten waarvan machtiging werd verleend door de wet van 4 april 1839; de artikelen 19 (Schelde) en 30 (kanaal Gent-Terneuzen) van het verdrag van 5 november 1842, goedgekeurd door de wet van 3 februari 1843; het reglement voor de uitvoering van die voorzieningen, tussen België en Nederland vastgesteld op 20 mei 1843 en gewijzigd op 1 mei 1891 (wd van 27 februari 1892), 20 december 1934 en 24 oktober 1957. Sommige vaartuigen hoeven bovendien, op grond van verdragsbepalingen tussen België en Nederland, geen loods te nemen of loodsgeld te betalen. Ook het verdrag van Genève van 9 december 1923 aangaande het Internationaal regime der zeehavens, goedgekeurd door de wet van 30 maart 1927, bevat bepalingen over de loodsdienst.

Alleen het decreet van 12 december 1806 wordt in artikel 11 van het ontwerp opgeheven: aan de internationale overeenkomsten daarentegen zal de toekomstige wet niet raken; artikel 13 zegt in verband daarmee dat de bepalingen van de wet en van haar uitvoeringsbesluiten geen afbreuk doen aan de bepalingen tot uitvoering van het traktaat van 19 april 1839 die de loodsdienst op de Schelde en haar mondingen en op het kanaal van Gent naar Terneuzen betreffen.

De waterwegen waar de loodsdienst wordt georganiseerd, moeten in twee categorieën worden verdeeld:

1^o de waterwegen die onder gemeenschappelijk toezicht van België en Nederland staan (Schelde beneden Antwerpen en Scheldemonden, kanaal Gent-Terneuzen);

2^o de waterwegen waarvoor alleen de Belgische Staat bevoegd is.

De grenzen waarbinnen de schepen op de waterwegen van de eerste categorie een loods moeten nemen, worden bepaald en kunnen alleen worden gewijzigd in overeenstemming met de wet en Nederland, terwijl alleen de Belgische overheid kan bepalen op welke andere waterwegen een loods genomen en loodsgeld betaald moet worden. Op te merken valt, dat voor een bepaald gedeelte van eenzelfde waterweg verschillende regelingen kunnen gelden, naar gelang van de bestemming van de daarop varende schepen: het Belgisch gedeelte van de Schelde (van Zandvliet tot Antwerpen) valt onder gemengd Belgisch-Nederlands toezicht wat de schepen betreft die van de zee komen en naar Antwerpen varen, of omgekeerd: het valt echter uitsluitend onder Belgisch toezicht wanneer een schip zich binnen het Belgisch gedeelte van de Schelde verplaatst zonder dat die verplaatsing deel uitmaakt van een reis naar of van de zee.

■

Artikel I bepaalt dat voor de toepassing van de wet worden geacht zeeschepen te zijn, de schepen bedoeld in artikel 1 van boek II van het Wetboek van koophandel, alsook elk op zee gaande vaartuig, dok, wrak en ander dergelijk drijvend tuig.

In de Franse tekst is de betekenis van de woorden « bâtiment allant en mer » niet helder: zij kunnen slaan zowel op vaartuigen die zeevaarts varen als op vaartuigen die op zee varen. De Nederlandse loodswet van 11 juli 1957 gebruikt de woorden « elk naar zee gaand vaartuig », terwijl de Nederlandse tekst van het ontwerp zegt: « elk op zee gaande vaartuig ». Naar de Hooglechtelijke ambtenaar heet verklaard, wordt de tekst van de Nederlandse wet in Nederland verstaan in de betekenis « elk op zee varende vaartuig »; zo wil de Regering

le Gouvernement entend attacher aux termes du projet. Afin d'éviter toute ambiguïté sur ce point, il est proposé d'utiliser l'expression « bâtiment se rendant en mer ou rentrant d'un voyage en mer »; cette expression figure déjà à l'article 48, 12', du règlement du 20 mai 1843, modifié par la convention du 24 octobre 1957.

En outre, dans le projet les termes "navires de mer" ont une acception plus large que celle qui leur est généralement donnée dans la législation existante, notamment dans l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce; il y aurait lieu d'utiliser par préférence à ces termes ceux de « bâtiments de mer », que le Code de commerce connaît également. Si le Gouvernement se rallie à cette suggestion, les termes « bâtiments de mer » devront remplacer ceux de « navires de mer » dans l'intitulé du projet et dans tous les articles où ils figurent.

Tenant compte des observations qui précèdent, le Conseil d'Etat propose de remplacer les articles 1^{er} et 13 du projet par deux articles qui pourraient être rédigés comme suit et qui, délimitant le champ d'application de la loi, trouveraient normalement leur place au début de celle-ci:

« Article 1^{er}. - Sous réserve des obligations internationales liant la Belgique, le pilotage des bâtiments de mer est réglé par la présente loi.

» Article 2. - Pour l'application de la présente loi, sont considérés comme bâtiments de mer:

» 1^o les bâtiments définis à l'article 1^{er} du livre II du Code de commerce;

» 2^o les bâtiments, allèges, docks, épaves ou autres engins flottants similaires se rendant en mer ou rentrant d'un voyage en mer ».

Les rivages de la mer, les fleuves et les rivières appartiennent au domaine de l'Etat. Il en est ainsi également de la plupart des canaux. Il s'ensuit qu'il appartient à l'Etat d'exercer sur ces voies d'eau un droit de police. Un des aspects de l'exercice de ce droit est le pilotage.

Par contre, les bassins d'un port ne font pas nécessairement partie du domaine de l'Etat. Ainsi, à Anvers, les docks font partie du domaine de la ville. La police dans les docks relève de la compétence de l'autorité communale. C'est cette autorité qui y organise le pilotage.

Le projet consacre cette distinction en son article 2, P et 2^o.

Lorsque l'Etat a concédé à un organisme parastatal l'exploitation d'une voie d'eau (Compagnie des installations maritimes de Bruges et Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles), le pilotage des navires qui s'y engagent relève de la société concessionnaire. C'est ce que prévoit l'article 2, 3^o;

L'article 3 abandonne au Roi le soin de déterminer les lieux où l'Etat organise les services de pilotage et les limites à l'intérieur desquelles les bâtiments de mer sont soumis à l'obligation de prendre un pilote,

Selon la réglementation actuellement en vigueur, le pilotage est imposé dans les parties des voies d'eau suivantes:

a) dans les ports d'Ostende, de Zeebrugge et de Nieuport, à partir de la rade [usqu'à l'intérieur du port et vice versa (1);

b) sur l'Escaut en amont d'Anvers jusqu'à l'écluse de Wintham. A partir de cette écluse jusqu'à Bruxelles, le pilotage est effectué par les préposés de la Société anonyme du canal et des installations maritimes de Bruxelles;

c) sur l'Escaut à Anvers, de quai à quai, ou du quai [usqu'à l'écluse donnant accès aux docks et inversement;

d) dans la partie belge du canal de Gand à Terneuzen,

Le même article 3 autorise également le Roi à exonérer certaines catégories de navires de l'obligation de prendre un pilote. Selon les explications fournies par le délégué du Gouvernement, cette faculté répond au souci de ne pas soumettre les bâtiments de faible tonnage ni les bâtiments de l'Etat à cette obligation, ainsi qu'au souci de mettre la réglementation belge en harmonie avec l'article 48 du règlement belgo-néerlandais du 20 mai 1843, modifié par la convention du 24 octobre 1957.

Ces exonérations ayant une incidence directe sur la détermination des droits prévus aux articles 6 et 7, il conviendrait qu'elles soient énoncées par la loi elle-même,

Si le législateur estimait qu'une certaine souplesse dans l'établissement des exonérations est souhaitable et s'il jugeait en outre que la Constitution permet à la loi d'accorder certains pouvoirs au Roi en

het ook in het ontwerp verstaan. Om iedere verwarring daaromtrent te voorkomen, leze men, overeenkomstig artikel 48, 12', van het reglement van 20 mei 1843, gewijzigd door de overeenkomst van 24 oktober 1957: «vaartuigen met bestemming naar zee of die van een zeereis terugkeren » ... «bâtiment se rendant en mer ou rentrant d'un voyage en mer ».

Bovendien heeft het woord "zeeschepen" in het ontwerp een ruimere betekenis dan daaraan gewoonlijk wordt gegeven in de bestaande wetgeving, inzonderheid in artikel van boek II van het Wetboek van koophandel: men gebruike liever de term « zeevaartuigen », die ook in het Wetboek van koophandel voorkomt. Gaat de Regering op dit voorstel in, dan moet de term « zeeschepen » in het opschrift van het ontwerp en in alle artikelen waar hij is gebruikt, door « zeevaartuigen » worden vervangen.

Met inachtneming van deze opmerkingen, wordt voorgesteld de artikelen 1 en 13 te vervangen door twee artikelen die de eerste twee van het ontwerp zouden moeten zijn omdat zij de werkingssfeer van de wet omschrijven:

« Artikel 1. - Onder voorbehoud van de internationale verplichtingen die België binden, regelt deze wet het loods van zeevaartuigen.

» Artikel 2. - Voor de toepassing van deze wet worden geacht zeevaartuigen te zijn:

» 1^o de vaartuigen omschreven in artikel 1 van boek II van het Wetboek van koophandel:

» 2^o de vaartuigen, lichters, dokken, wrakken of andere dergelijke drijvende tuigen met bestemming naar zee of die van een zeereis terugkeren ».

Oevers van de zee, stromen en rivieren, ook de meeste kanalen, behoren tot het Rijksdomein. Het is dus zaak van de Staat op die waterwegen een politierecht uit te oefenen. Een der aspecten van de uitoefening van dat recht is het loods.

Havendokken daarentegen, behoren niet noodzakelijk tot het Rijksdomein. Te Antwerpen bijvoorbeeld, behoren de dokken tot het stadsdomein. Het politietoezicht in de dokken berust bij de gemeenteverheer, die er dan ook de loodsdienst organiseert.

Het ontwerp bevestigt dat onderscheid in artikel 2, 1^o en 2^o.

Wanneer de Staat de exploitatie van een waterweg in concessie geeft aan een parastatale instelling (Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen en N. V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel), worden de daarop varende schepen geloodst door de concessiehoudende maatschappij. Dat is bepaald in artikel 2, 3^o.

Artikel 3 laat het aan de Koning over te bepalen op welke « gebieden » de Staat een loodsdienst organiseert en binnen welke grenzen de zeevaartuigen verplicht zijn een loods te nemen.

Volgens de huidige reglementering moet een loods worden genomen in de volgende gedeelten van de waterwegen:

a) In de havens van Ostende, Zeebrugge en Nieuwpoort, vanaf de rede tot binnen de haven, en omgekeerd (1);

b) op de Schelde boven Antwerpen tot aan de sluis van Wintham. Vanaf die sluis tot Brussel wordt geloodst door aangestelden van de naamloze vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel;

c) op de Schelde te Antwerpen, van kade tot kade, of van de kade tot aan de sluis die toegang geeft tot de dokken, en omgekeerd;

d) in het Belgisch gedeelte van het kanaal Gent-Terneuzen,

Krachtens hetzelfde artikel kan de Koning bepaalde categorieën van schepen ontslaan van de verplichting een loods te nemen. Naar de gemachtigde van de Regering heeft verklaard, wil men zodoende de vaartuigen van geringe tonnage en de vaartuigen van de Staat aan die verplichting onttrekken en de Belgische reglementering in overeenstemming brengen met artikel 48 van het Belgisch-Nederlandse reglement van 20 mei 1843, gewijzigd door de overeenkomst van 24 oktober 1957.

Die vrijstellingen hebben een directe terugslag op de heffing van de in de artikelen 6 en 7 bedoelde rechten en zouden dan ook in de wet zelf moeten worden vermeld.

Mocht de wetgever een zekere soepelheid bij het verlenen van die vrijstellingen wenselijk achten en bovendien oordelen dat de wet krachtens de Grondwet, ter zake enige bevoegdheid aan de Koning

(1) Le long de la côte, le pilotage est facultatif.

(1) Langs de kust is het loodsen facultatief.

cette matière, il lui serait loisible d'habiliter le Roi à modifier la liste des exonérations en prévoyant en même temps que les arrêtés royaux devront être soumis à la ratification législative. Le législateur a déjà eu recours à ce procédé, notamment en matière de droits d'entrée (loi du 2 mai 1958, article 1^{er}), de droits d'accises (loi du 19 mars 1951, article 39), de droits spéciaux à l'importation et à l'exportation (loi du 11 septembre 1962, article 8), de taxe de séjour due par les étrangers (lois coordonnées du 12 octobre 1953, article 6),

A l'article 4, le projet consacre par un texte exprès une interprétation ancienne selon laquelle le pilote n'est que le conseiller du capitaine.

Par son arrêt en date du 19 mars 1896, la Cour de cassation a décidé que « le capitaine est chargé de la direction et de la conservation du navire, comme aussi de prévenir les accidents que celui-ci, dans sa marche, pourrait causer aux personnes et aux propriétés; que la présence du pilote a pour but de faciliter cette mission, mais que le capitaine ne pourrait, sans manquer aux devoirs qui lui sont imposés, s'abandonner, en ce qui concerne la conduite du navire, à la direction exclusive du pilote » (*Pas.*, 1896, I, 132).

Le projet dispose que « le capitaine est seul responsable de la conduite et des manœuvres du navire ». Il semble que l'intention du Gouvernement ne soit pas de déroger par ce texte au droit commun de la responsabilité.

En conséquence, il serait préférable d'omettre le mot « responsable » dans la dernière phrase de l'article 4, et d'adopter un texte analogue à celui qu'emploie l'exposé des motifs, à savoir:

« Ce dernier (le capitaine) est seul maître de la conduite et des manœuvres du navire (bâtiment) ».

Si, cependant, le Gouvernement entendait créer un régime spécial de responsabilité en cette matière, il y aurait lieu d'introduire dans le projet un texte plus précis.

L'article 6 prévoit que le pilotage donne lieu à la perception de « droits » qui sont établis « pour les diverses prestations effectuées par les pilotes ». Le même article habilite le Roi à fixer les taux de ces droits.

Selon l'article 7, ces droits sont dus même lorsque le capitaine n'a pas eu recours aux services d'un pilote, sauf le cas où il y avait impossibilité d'obtenir l'assistance de ce dernier.

Le pilotage des bâtiments de mer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur des voies maritimes et des ports de mer, ainsi que dans les fleuves, rivières et canaux ouverts à la navigation maritime est, en principe, de la compétence exclusive de l'Etat (article 2 du projet). A l'intérieur des limites fixées par le Roi, les capitaines de bâtiments de mer naviguant sur ces cours d'eau sont obligés de prendre un pilote (article 3 du projet). Si selon l'exposé des motifs, l'obligation de prendre un pilote n'est pas sanctionnée pénalement, il n'en reste pas moins qu'elle existe juridiquement.

Lorsque le « droit », la « redevance », la « taxe » ou la « rétribution » - les termes employés ont peu d'importance - rémunèrent un service rendu par l'Etat auquel le particulier est obligé de recourir parce que l'Etat s'en est réservé le monopole, l'article 110 de la Constitution est applicable. Selon cet article, aucun impôt au profit de l'Etat ne peut être établi que par une loi. Une pratique qui remonte au siècle dernier a admis que les tarifs de certains impôts indirects soient, en raison de leur mobilité, établis par le Roi. Dans ces cas, le législateur ne s'est toutefois pas totalement dessaisi au profit de l'exécutif. En effet, il s'est généralement réservé le pouvoir de ratifier dans un délai qu'il fixe les arrêtés royaux établissant ces tarifs, et dans de nombreux cas il a exigé que ces arrêtés soient délibérés en Conseil des Ministres.

Il conviendrait, dès lors, de prévoir dans le projet une disposition:

1^o prévoyant que les droits de pilotage continueront à être perçus sur base des arrêtés royaux en vigueur;

2^o autorisant le Roi à modifier ces droits par des arrêtés éventuellement délibérés en Conseil des Ministres;

3^o imposant au pouvoir exécutif le dépôt dans un délai que la loi déterminera, d'un projet de loi portant confirmation de ces arrêtés.

L'article 9 détermine les modalités de paiement des droits de pilotage et des indemnités pour frais de voyage, de séjour, de nourriture et d'immobilisation des pilotes.

kan verlenen, dan kan hij de Koning machtigen tot het wijzigen van de lijst der vrijstellingen en revens bepalen dat de koninklijke besluiten aan de wetgever ter bekrachtiging moeten worden voorgelegd. De wetgever heeft dat procédé reeds toegepast met name inzake invoerrechten (wet van 2 met 1958, artikel 1), accijnsrechten [wet van 19 maart 1951, artikel 39], bijzondere rechten bij in- en uitvoer (wet van 11 september 1962, artikel 8), verbruiksbelasting verschuldigd door vreemdelingen (gecoördineerde wetten van 12 oktober 1953, artikel 6).

In artikel 4 bevestigt het ontwerp uitdrukkelijk een vroegere interpretatie, volgens welke de loods slechts de raadgever van de kapitein is.

In een arrest van 19 maart 1896 heeft het Hof van cassatie besloten dat « de kapitein belast is met de leiding en de bewaking van het schip en de ongevallen moet voorkomen welke het op zijn weg kan veroorzaken aan personen en eigendommen; dat de loods die taak door zijn aanwezigheid moet vergemakkelijken, maar dat de kapitein, zonder aan zijn plichten tekort te komen, zich voor het besturen van het schip niet uitsluitend op de loods mag verlaten » (*Pas.*, 1896, I, 132).

Het ontwerp bepaalt dat « de kapitein alleen verantwoordelijk blijft voor het geleiden en de manoeuvres van zijn schip ». Het lijkt wel zo, dat de Regering met die tekst niet bedoeld af te wijken van het gemeen recht inzake aansprakelijkheid.

Derhalve ware het verkieslijk het woord « verantwoordelijk » in de laatste volzin van artikel 4 te schrappen en een tekst te gebruiken als die van de memorie van toelichting, namelijk:

« Deze laatste (de kapitein) is alleen meester over de leiding en de manoeuvres van het schip (vaartuig) ».

Mocht de Regering echter ter zake een bijzondere aansprakelijkheidseigenschap willen uitwerken, dan zou in het ontwerp een nauwkeurigere tekst moeten worden ingevoegd.

Artikel 6 bepaalt dat het loods aanleiding geeft tot het heffen van « loodsgelden » die worden vastgesteld « voor de verschillende prestaties uitgevoerd door de loodsen ». Hetzelfde artikel machtigt de Koning tot het vaststellen van die loodsgelden.

Volgens artikel 7 zijn die rechten zelfs verschuldigd wanneer de kapitein geen gebruik heeft gemaakt van de diensten van een loods, behalve wanneer het onmogelijk was zich de diensten van een loods te verschaffen.

Het loods van zeevaartuigen « bij het binnenkomen en bij het verlaten van, en in de maritieme toegangswegen en de zeehavens, alsook op de stromen, rivieren en kanalen die voor de zeescheepvaart toegankelijk zijn », behoort in beginsel tot de uitsluitende bevoegdheid van de Staat (artikel 2 van het ontwerp). Binnen de door de Koning te bepalen grenzen, zijn de kapiteins van zeevaartuigen welke op die waterlopen varen, verplicht een loods te nemen (artikel 3 van het ontwerp). Die loodsplicht, al staat er volgens de memorie van toelichting « geen enkele sanctie van strafrechtelijke aard » op, heeft niettemin een juridisch bestaan.

Wanneer het « recht », de « heffing », de « taks » of de « retributie » - de gebruikte term heeft weinig belang - dient ter beloning van een door de Staat bewezen dienst waarop de particulier een beroep moet doen omdat de Staat het monopolie ervan voor zich houdt, is artikel 110 van de Grondwet van toepassing. Volgens dat artikel kunnen geen belastingen ten behoeve van de Staat worden ingevoerd dan door een wet. Op grond van een praktijk die tot de vorige eeuw teruggaat, kunnen de tarieven van sommiq indirecte belastingen wegens hun veranderlijkheid door de Koning worden vastgesteld. In die gevallen heeft de wetgever zijn bevoegdheid echter niet geheel aan de uitvoerende macht opgedragen. Hij heeft zich immers doorgaans de bevoegdheid gereserveerd om, binnen een termijn die hij bepaalt, de koninklijke besluiten tot vaststelling van die tarieven te bekrachtigen en in talrijke gevallen heeft hij geëist dat die besluiten in Ministerraad worden overlegd.

Het ontwerp zou derhalve een bepaling moeten bevatten, die:

1^o stelt dat de loodsgelden voort zullen worden geïnd op basis van de thans geldende koninklijke besluiten;

2^o de Koning ertoe machtigt die rechten te wijzigen door eventueel in Ministerraad overlegde besluiten;

3^o de uitvoerende macht verplicht binnen een in de wet te bepalen termijn, een ontwerp van wet in te dienen, houdende bekrachtiging van die besluiten.

Artikel 9 stelt regelen inzake betaling van loodsgelden en van vergoedingen voor reis-, verblijf-, voeding- en oponthoudkosten van de loodsen.

Il est subdivisé en trois paragraphes. Il y aurait lieu de mettre le signe ~ § » devant chaque numéro.

Comme l'article 8 prévoit qu'en plus des indemnités pour frais de voyage, etc., les capitaines sont tenus au paiement «de tous autres frais spécialement exposés par le pilotage de leurs navires», il conviendrait dès lors de mettre l'article 9, § 1^{er} et § 3, lequel fait uniquement état de «droits et indemnités», en concordance avec cette disposition.

Le dernier membre de phrase de l'article 9, § 1^{er}, serait mieux rédigé comme suit: «à moins qu'un cautionnement jugé satisfaisant par le receveur compétent ait été versé»,

Au § 2, les mots «une caution suffisante» devraient être remplacés par «un cautionnement suffisant». Au § 3, il serait préférable de remplacer les mots «d'une garantie destinée à» par «d'un cautionnement destiné à».



L'article 11 du projet est relatif à la responsabilité de l'armateur en cas d'accident survenu aux pilotes à l'occasion de leur embarquement ou débarquement et pendant leur séjour à bord.

En cas d'accident, l'Etat belge octroie aux pilotes le régime de droit commun qui vaut pour les agents de l'Etat en général (mise en disponibilité, éventuellement suivie d'une mise à la pension). Le pilote conserve néanmoins une action en dommages-intérêts contre celui dont la faute est la cause de l'accident. La preuve de cette faute sera souvent difficile, surtout dans les cas où l'accident surviendrait à bord de navires étrangers.

L'article 11 du projet tend à régler cette question. Il dispose:

«L'armement est responsable pour tous accidents qui surviendraient aux pilotes à l'occasion de rembarquement et du débarquement de ceux-ci ainsi que pendant toute la durée de leur séjour à bord et il doit prendre à sa charge toutes les dépenses qui pourraient en résulter pour les pilotes et pour le service de pilotage.»

Si ce texte a pour but de régler la question conformément au droit commun (articles 1382 et suivants du Code civil), il est superflu et ne résout pas la difficulté de preuve signalée ci-dessus.

Si, au contraire, ce texte tend à écarter le régime ordinaire de la responsabilité aquilienne pour y substituer un régime fondé sur la responsabilité objective, en dispensant le pilote de faire la preuve de la faute, ce texte est inadéquat. La rédaction devrait en être plus précise de manière à organiser un régime d'indemnisation autonome dont la notion de faute serait absente, et qui, à l'exemple de certains régimes existant dans la législation (lois coordonnées sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail, notamment), se traduirait en une réparation forfaitaire.

Dans le cas où le texte de l'article 11 serait maintenu, il y aurait lieu de remplacer le mot «armement» par «armateur», et il conviendrait de faire du dernier membre de phrase commençant par «et il doit prendre à sa charge...» une phrase nouvelle.



Selon l'article 12, alinéa 1^{er}, le Roi arrête le règlement général de pilotage.

Le même article dispose en son alinéa 2:

«Il (le Roi) autorise le Ministre qui a le service de pilotage dans ses attributions, à édicter des règlements particuliers par station de pilotage.»

Si le législateur peut permettre au Roi de déléguer à un Ministre certains des pouvoirs qu'il lui confère, il ne convient pas qu'il lui en fasse une obligation. Les mots «Il autorise le Ministre» devraient donc être remplacés par les mots: «Il peut autoriser le Ministre...»,



Le projet prévoit l'abrogation du décret du 12 décembre 1806 portant règlement sur le service de pilotage des navires.

Ce décret a été complété, en ce qui concerne le pilotage des navires dans les ports du littoral et sur les voies navigables belges, par l'arrêté royal du 2 août 1842 pris en exécution de la loi du 1^{er} juin 1839 plaçant le pilotage dans les attributions du Gouvernement, toutefois il y a lieu d'observer que cet arrêté royal du 2 août 1842 n'a pas été publié.

Il serait souhaitable que le projet abroge, outre le décret du 12 décembre 1806, la loi du 1^{er} juin 1839, et que, de son côté, le pouvoir exécutif prenne les mesures nécessaires soit pour conférer force obligatoire à l'arrêté royal du 2 août 1842, soit pour remplacer ce texte par un texte nouveau, dont l'entrée en vigueur devrait coïncider avec celle de la future loi.

Het artikel is in drie paragrafen onderverdeeld. Men wijze die paragrafen aan met het teken «§»,

Aanqczten artikel 8 bepaalt dat de kapiteins behalve reiskosten enz., ook «alle andere bijzondere onkosten in verband met het loods en hunner schepen» moeten betalen, mocht artikel 9, §§ 1 en 3, waarin enkel sprake is van «loodsgelden en vergoedingen», met die bepaling in overeenstemming worden gebracht,

Het laatste zinsdeel van artikel 9, § 1, kan beter als volgt worden gelezen: «tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gestort».

In § 2 vervangt men de woorden «een voldoende waarborgsom» en in § 3 de woorden «(een voldoende borgsom» door «een voldoende zekerheid».



Artikel 11 van het ontwerp heeft betrekking op de aansprakelijkheid van de reder in geval van loods en loodsen een ongeval overkomt bij hun in- en ontschepen en tijdens hun verblijf aan boord.

Bij ongeval past de Belgische Staat op de loodsen de regeling van gemeen recht toe, die voor het Rijkspersoneel in het algemeen geldt (terbeschikkingstelling, waarna eventueel pensionering). De loods behoudt niettemin een vordering tot schadevergoeding tegen degene door wiens schuld het ongeval is veroorzaakt. Het bewijs van die schuld zal vaak moeilijk te leveren zijn, vooral wanneer het ongeval zich aan boord van vreemde schepen voordoet.

Artikel 11 beoogt die zaak te regelen. Het bepaalt:

«De rederij is aansprakelijk voor alle ongevallen die aan de loodsen zouden overkomen bij hun in- en ontschepen alsmede tijdens de volledige duur van hun verblijf aan boord en zij moet alle uitgaven die er voor de loodsen en de loodsdienst zouden kunnen uit voortvloeien te haren laste nemen.»

Bedoelt de tekst de kwestie overeenkomstig het gemeen recht (artikelen 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek) te regelen, dan is hij overbodig en lost hij de moeilijkheid van de bewijslevcring, waarop hlevoren is gewezen, niet op.

Wilt de tekst integendeel van de gewone regel van de aquiliaanse aansprakelijkheid afwijken om hem te vervangen door een regeling die steunt op de objectieve aansprakelijkheid en waarin de loods ervan ontslagen wordt de schuld te bewijzen, dan is hij niet dienstig. Hij zou nuwkeuriger moeten worden gesteld, en wel zo, dat hij een autonome vergoedingsregeling tot stand brengt, waarin het begrip schuld niet speelt, en die, naar het voorbeeld van sommige in de wetgeving bestaande regelingen (bijvoorbeeld in de gecoördineerde wetten betreffende de vergoeding der schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen), zou neerkomen op een forfaitaire vergoeding.

Wort de tekst van artikel 11 behouden, dan dient het woord «rederij» te worden vervangen door «reder» en moet een nieuwe zin komen in de plaats van het laatste zinsdeel, dat begint met de woorden «en zij moet alle uitgaven...».



Volgens artikel 12, eerste lid, stelt de Koning het algemeen loodsenreglement vast.

Hetzelfde artikel bepaalt in het tweede lid:

«Hij (de Koning) machtigt de Minister die de dienst van het leedswezen in zijn bevoegdheid heeft, per loodsstation bijzondere reglementen op te stellen.»

De wetgever kan de Koning weliswaar toestaan een gedeelte van de hem gegeven bevoegdheid op een Minister over te dragen, maar het gaat niet op de Koning daartoe te verplichten. Men schrijft dus: «Hij kan de Minister tot wiens bevoegdheid het loodswezen behoort, ertoe machtigen voor ieder loodsstation een bijzonder reglement vast te stellen»,



Het ontwerp heft het decreet van 12 december 1806 houdende het reglement op de loodsdienst voor schepen op.

Dat decreet is, naar het loods en loodsen van schepen in de kusthavens en op de Belgische bevaarbare waterwegen, aangevuld door het koninklijk besluit van 2 augustus 1842, vastgesteld ter uitvoering van de wet van 1 juni 1839 «waarbij de loodsdienst in de bevoegdheid van de Regering werd geplaatst»; dat besluit van 2 augustus 1812 is echter niet bekendgemaakt.

Het ware wenselijk dat het ontwerp behalve het decreet van 12 december 1806 ook de wet van 1 juni 1839 zou opheffen en dat de uitvoerende macht van haar kant de nodige maatregelen zou nemen om ofwel blinde kracht te verlenen aan het koninklijk besluit van 2 augustus 1812, ofwel die tekst te vervangen door een nieuw besluit dat op hetzelfde tijdstip als de toekomstige wet in werking zou moeten treden.

Le dernier article du projet "ra;l mieux rédigé comme suit:

« La présente loi entre en vigueur le premier jour du septième mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*. »

La chambre était composée de

MM.:

J. SUETENS. premier *président*;
G. HOLOYE.
J. MASQUELIN. *conseillers d'Etat*;
P. DE VISSCHER, ,
J. ROLAND. *assesseurs de la section de législation*;
G. DE LEUZE, *greffier adjoint, greffier*.

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

Le rapport a été présenté par M. W. VAN ASSCHIE, *auditeur*.

Le Greffier.

Le *Président*.

(s.) G. DE LEUZE.

(s.) J. SUETENS.

Pour expédition délivrée au Ministre des Communications.

Le 18 novembre 1963.

L' Greffier du Conseil d'Etat.

Het laatste artikel van het ontwerp kan beter als volgt worden gezezen :

« Deze wet treedt in werking de eerste dag van de zevende maand na die waarin zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt. »

De kamer was samengesteld uit

de HH.:

J. SUETENS. eerste *voorzitter*,
G. HOLOYE,
J. MASQUELIN, *teodsheten van Stnte*,
P. DE VISSCHER,
J. ROLAND. *bijsitters van de afdeling welgeving*;
G. DE LEUZE. *adjunct-greffier, greffier*.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. J. SUETENS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. W. VAN ASSCHE, *auditeur*.

De *Griifler*.

De *Voorzitter*.

(get.) G. DE LEUZE,

(get.) J. SUETENS.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Verkeerswezen.

De 18' november 1963.

De *Griifler* l'an de Raad van State,

R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES.

A tous, présents et à venir. SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communications et de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous AYONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Communications et Notre Ministre des Travaux publics sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit:

Article I".

Sous réserve des obligations internationales liant la Belgique, le pilotage des bâtiments de mer est réglé par la présente loi

Art., 2.

Pour l'application de la présente loi, sont considérés comme bâtiments de mer:

1. les bâtiments définis à l'article 101 du livre II du Code de commerce;

2. les bâtiments, allèges, docks, épaves ou autres engins flottants similaires se rendant en mer ou rentrant d'un voyage en mer.

Art., 3.

Est de la compétence exclusive de l'Etat le pilotage des bâtiments de mer il l'entrée, à la sortie et à l'intérieur des voies maritimes et des ports de mer, ainsi que dans les Heu-ves, rivières et canaux ouverts à la navigation maritime.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN. KONING DER BELGEN.

Aan allen die nu zijn en hietne wezen zullen, ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeerswezen en van Onze Minister van Openbare Werken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUTEN Wu :

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken zijn gelast, in Onze naam, bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst, volqit :

Artikel 1.

Onder voorbehoud van de internationale verplichtingen die België binden, regelt deze wet het loodsen van zeevaartuigen.

Art., 2.

Voor de toepassing van deze wet worden geacht zeevaartuigen te zijn:

1. de vaartuigen omschreven in artikel 1 van boek II van het Wetboek van koophandel;

2. de vaartuigen, lichters, dokken, wrakken of andere dergelijke drijvende tuigen met bestemming naar zee of die van een zeereis terugkeren.

Art. 3.

Behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van de Staat het loodsen van zeevaartuigen bij het binnenkomen en bij het verlaten van, en in de maritieme toegangswegen en de zeehavens, alsook op de stromen, nivièren en kanalen die voor de zeescheepvaarr toegankelijk zijn.

A cette règle générale font exception;

1^o le pilotage des bâtiments de mer effectué exclusivement à l'intérieur des bassins des ports sans sortir des limites de ces bassins;

2^o le pilotage des bâtiments de mer effectué à l'intérieur de bassins séparés de leurs voies d'accès par des écluses, même lorsque ce pilotage est précédé ou suivi d'une prestation rentrant dans la compétence de l'Etat;

3^o le pilotage des bâtiments de mer effectué sur les voies d'eau ou parties de celles-ci, où il est assuré par une autre autorité en vertu d'une convention approuvée par l'Etat.

Art. i.

Le Roi détermine les lieux où l'Etat organise le service de pilotage et les limites à l'intérieur desquelles les bâtiments de mer sont soumis à l'obligation de prendre un pilote. Il peut exonérer certaines catégories de bâtiments de l'obligation de prendre un pilote.

Art. 5.

Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines des bâtiments de mer par des pilotes nommés par le Ministre qui a le service de pilotage dans ses attributions. Le pilote opère comme le conseiller du capitaine. Ce dernier est seul maître de la conduite et des manœuvres du bâtiment.

Le Roi détermine les conditions d'accès à l'emploi de pilote.

Les pilotes sont nantis d'un document de légitimation.

Art. 6.

Lorsque l'intérêt de la navigation l'exige, des licences de pilote temporaires peuvent être délivrées à des personnes de nationalité belge,

Les conditions dans lesquelles ces licences sont délivrées et retirées sont fixées par le Roi, de même que les règles auxquelles doivent se conformer les porteurs de licence pour exercer la fonction de pilote.

Art. 7.

Le pilotage donne lieu à la perception de droits établis par le Roi pour les diverses prestations effectuées par les pilotes.

Art. 8.

Les capitaines des bâtiments de mer soumis à l'obligation du pilotage sont tenus de payer le droit prévu au tarif, même s'ils n'ont pas fait usage des services d'un pilote.

L'exonération ou la remise des droits peuvent toutefois être accordées si les capitaines établissent d'une façon péremptoire qu'ils ont été dans l'impossibilité d'obtenir l'assistance d'un pilote.

Art. 9.

En dehors des droits prévus à l'article 7, les capitaines des bâtiments de mer sont tenus au paiement d'indemnités pour frais de voyage, de séjour, de nourriture et dimmo-

Maken uitzondering op deze algemene regel :

1^o het loodsen van zeevaartuigen uitsluitend uitgevoerd binnen havendokken. zonder de grenzen dezer dokken te overschrijden;

2^o het loodsen van zeevaartuigen uitgevoerd binnen havendokken die door sluisen van hun toeganswegen zijn afgescheiden, zelfs indien dit loodsen wordt voorafgegaan of gevolgd door een prestatie die in de bevoegdheid van de Staat valt;

3^o het loodsen van zeevaartuigen uitgevoerd op de waterwegen of gedeelten ervan, waar deze door een andere overheid wordt verzekerd uit hoofde van een door de Staat bevestigde convenue,

Art. 4.

De Koning bepaalt de gebieden waarop de Staat een loodsdienst inricht en de grenzen binnen dewelke de zeevaartuigen aan de verplichting tot het nemen van een loods onderworpen zijn. Hij kan bepaalde categorieën van vaartuigen ontsiaan van de verplichting tot het nemen van een loods.

Art. 5.

Het loodsen bestaat in het verlenen van assistentie aan de kapiteins van zeevaartuigen, door loodsen benoemd door de Minister die de dienst van het loodswezen in zijn bevoegdheid heeft. De loods treedt op als de raadgever van de kapitein. Deze laatste is alleen meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig.

De Koning stelt de toelatingsvoorwaarden tot het ambt van loods vast.

De loodsen worden van een iegitimatiebewijs voorzien.

Art. 6.

Wanneer het belang van de scheepvaart zulks vereist, kunnen tijdelijke loodsvergunningen aan personen van Belgische nationaliteit worden afgeleverd.

De voorwaarden in dewelke deze vergunningen worden afgeleverd en ingetrokken, alsmede de regelen volgens dewelke de vergunninghouders zich moeten gedragen voor het uitoefenen van het ambt van loods, worden door de Koning vastgesteld.

Art. 7.

Het loodsen geeft aanleiding tot de heffing van loodsgelden die door de Koning vastgesteld worden voor de verschillende prestaties uitgevoerd door de loodsen.

Art. 8.

De kapiteins van zeevaartuigen onderworpen aan de loodsplicht, zijn gehouden tot de betaling van de loodsgelden voorzien in het tarief, zelfs indien zij geen gebruik gemaakt hebben van de diensten van een loods.

Vrijstelling van betaling of terugbetaling der loodsgelden kan evenwel worden toegestaan, indien de kapiteins op afdoende wijze bewijzen dat zij geen mogelijkheid gehad hebben om zich de diensteri van een loods te verschaffen.

Art. 9.

Benevens de loodsgelden bedoeld in artikei 7, zijn de kapiteins van zeevaartuigen de betaling verschuldigd van vergoedingen voor reis-, verblijf-, voeding-, en oponthoud-

bilisation des pilotes, ainsi que de tous autres frais spéciale-
ment exposés par le pilotage de leurs bâtiments, dans les
conditions et suivant les règles qui sont fixées par le Roi.

Art. 10.

§ 1. Les capitaines des bâtiments de mer sont tenus à payer les droits, indemnités et frais spéciaux dus en exécution de la présente loi aux receveurs désignés par le Ministre qui a le pilotage dans ses attributions, dans le délai d'un mois à partir de la date à laquelle les sommes sont dues, et en tous cas avant le plus prochain départ du navire en mer ou pour l'étranger, à moins qu'une garantie jugée satisfaisante par le receveur compétent ait été constituée.

§ 2. Les capitaines des bâtiments de mer en partance vers la mer ou vers l'étranger doivent dans tous les cas constituer une garantie suffisante pour couvrir les sommes dont ils sont redevables après le départ du navire.

§ 3. La déclaration de sortie en douane n'est délivrée que sur production de la quittance constatant le paiement des droits, indemnités et frais spéciaux dus ou d'une attestation reconnaissant la constitution d'une garantie destinée à couvrir ce paiement ou d'une déclaration établissant que ni droits, indemnités ou frais spéciaux ne sont dus.

Art. 11.

Toute contestation au sujet des droits, indemnités et frais spéciaux dus en exécution de la présente loi par un capitaine de bâtiment de mer, est de la compétence du tribunal de commerce dans le ressort duquel se trouve le port de départ ou d'arrivée dans le Royaume.

Art. 12.

Les capitaines de bâtiments de mer sont tenus, durant le séjour des pilotes à bord, de leur procurer gratuitement une nourriture et un logis convenables. Ils doivent assurer la sécurité des pilotes tant à l'occasion de l'embarquement et du débarquement de ceux-ci que pendant toute la durée de leur séjour à bord.

Art. 13.

Le Roi arrête le règlement général de pilotage.

Il peut autoriser le Ministre qui a le service de pilotage dans ses attributions, à édicter des règlements particuliers par station de pilotage.

Art. 14.

Est abrogé le décret du 12 décembre 1806 portant règlement sur le service de pilotage des navires et la loi du 1^{er} juin 1839, plaçant le pilotage dans les attributions du Gouvernement.

kosten der loodsen, zomede van alle andere bijzondere onkosten in verband met het loodsen hunner vaartuigen, in de voorwaarden en overeenkomstig de regelen 'die door de Koning worden vastgesteld.

Art. 10.

§ 1. De kapiteins van zeevaartuigen zijn verplicht de in uitvoering van deze wet verschuldigde loodsgelden, vergoedingen en bijzondere onkosten bij de, door de Minister die de dienst van het loodswezen in zijn bevoegdheid heeft, aangestelde ontvangers te betalen, binnen één maand nadat zij verschuldigd zijn geworden, doch alleszins voor het eerstvolgend vertrek van het schip naar zee of naar het buitenland, tenzij een door de bevoegde ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.

§ 2. De kapiteins van naar zee of naar het buitenland vertrekkende zeevaartuigen moeten in elk geval bij de bevoegde ontvanger een voldoende zekerheid stellen tot dekking van de bedragen die na het vertrek van het schip verschuldigd blijven.

§ 3. Het bewijs van toelichting wordt slechts afgeleverd op voorlegging van een kwijtschrift dat de betaling der verschuldigde loodsgelden, vergoedingen en bijzondere onkosten vaststelt, of van een bewijs van het stellen van een voldoende zekerheid tot dekking van deze betaling, of van een verklaring waaruit blijkt, dat geen loodsgelden, vergoedingen of bijzondere onkosten verschuldigd zijn.

Art. 11.

Elk geschil inzake loodsgelden, vergoedingen en bijzondere onkosten door de kapitein van een zeevaartuig verschuldigd in uitvoering van deze wet, behoort tot de bevoegdheid van de rechtbank van koophandel, in wier rechtsgebied de haven van vertrek of aankomst in het Koninkrijk gelegen is.

Art. 12.

De kapiteins van zeevaartuigen zijn verplicht zolang de loodsen aan boordverblijven, hen kosteloos van behoorlijke voeding en van logies te voorzien. Zij moeten instaan voor de veiligheid van de loodsen, zowel bij hun in- en ontschepen, als tijdens de volledige duur van hun verblijf aan boord.

Art. 13.

De Koning stelt het algemeen loodsreglement vast.

Hij kan de Minister tot wiens bevoegdheid het loodswezen behoort, ertoe machtigen voor ieder loodsstation een bijzonder reglement vast te stellen,

Art. 14.

Wordt opgeheven het dekreet van 12 december 1806 houdende het reglement op de loodsdienst voor schepen en de wet van 1 juni 1839, waarbij de loodsdienst in de bevoegdheid van de Regering werd geplaatst.

Art. 15.

La présente loi entre en vigueur le premier jour du septième mois qui suit celui au cours duquel elle aura été publiée au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 26 janvier 1967.

Art. 15.

Deze wet treedt in werking de eerste dag van de zevende maand na die waarin zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 26 januari 1967.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI:

Le Ministre des Communications.

~

KONINGSWEGE:

De Minister van Verkeerswezen.

A. BERTRAND.

Le Ministre des Travaux publics.

De Minister van Openbare Werken.

J. DE SAEGER..
