

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 juli 2001

**WETSONTWERP**

**houdende wijziging van artikel 3bis van  
de wet van 3 november 1967 betreffende  
het loodsen van zeevaartuigen, gewijzigd  
bij de wet van 30 augustus 1988**

INHOUD

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 1. Samenvatting                 | 3  |
| 2. Memorie van toelichting      | 4  |
| 3. Voorontwerp                  | 9  |
| 4. Advies van de raad van State | 10 |
| 5. Wetsontwerp                  | 13 |
| 6. Bijlage                      | 14 |

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

19 juillet 2001

**PROJET DE LOI**

**modifiant l'article 3bis de la loi  
du 3 novembre 1967 sur le pilotage  
des bâtiments de mer, modifiée par  
la loi du 30 août 1988**

SOMMAIRE

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 1. Résumé                 | 3  |
| 2. Exposé des motifs      | 4  |
| 3. Avant-projet           | 9  |
| 4. Avis du Conseil d'Etat | 10 |
| 5. Projet de loi          | 13 |
| 6. Annexe                 | 15 |

*De Regering heeft dit wetsontwerp op 19 juli 2001 ingediend.*

*De «goedkeuring tot drukken» werd op 13 augustus 2001 door de Kamer ontvangen.*

*Le Gouvernement a déposé ce projet de loi le 19 juillet 2001.*

*Le «bon à tirer» a été reçu à la Chambre le 13 août 2001.*

|              |   |                                                                                                      |
|--------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AGALEV-ECOLO | : | Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales                  |
| CVP          | : | Christelijke Volkspartij                                                                             |
| FN           | : | Front National                                                                                       |
| PRL FDF MCC  | : | Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement |
| PS           | : | Parti socialiste                                                                                     |
| PSC          | : | Parti social-chrétien                                                                                |
| SP           | : | Socialistische Partij                                                                                |
| VLAAMS BLOK  | : | Vlaams Blok                                                                                          |
| VLD          | : | Vlaamse Liberalen en Democraten                                                                      |
| VU&ID        | : | Volksunie&ID21                                                                                       |

|                                                   |                                                                                                                                        |                                                      |                                                                                                    |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Afkortingen bij de nummering van de publicaties : |                                                                                                                                        | Abréviations dans la numérotation des publications : |                                                                                                    |
| DOC 50 0000/000 :                                 | Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer                                                                | DOC 50 0000/000 :                                    | Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif                      |
| QRVA :                                            | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                     | QRVA :                                               | Questions et Réponses écrites                                                                      |
| CRIV :                                            | Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het Beknopt Verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag) | CRIV :                                               | Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA) |
| CRIV :                                            | Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)                                                                          | CRIV :                                               | Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)                                      |
| CRABV :                                           | Beknopt Verslag (op blauw papier)                                                                                                      | CRABV :                                              | Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)                                                          |
| PLEN :                                            | Plenum (witte kaft)                                                                                                                    | PLEN :                                               | Séance plénière (couverture blanche)                                                               |
| COM :                                             | Commissievergadering (beige kaft)                                                                                                      | COM :                                                | Réunion de commission (couverture beige)                                                           |

|                                                                             |                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers | Publications officielles éditées par la Chambre des représentants |
| Bestellingen :                                                              | Commandes :                                                       |
| Natieplein 2                                                                | Place de la Nation 2                                              |
| 1008 Brussel                                                                | 1008 Bruxelles                                                    |
| Tel. : 02/ 549 81 60                                                        | Tél. : 02/ 549 81 60                                              |
| Fax : 02/549 82 74                                                          | Fax : 02/549 82 74                                                |
| www.deKamer.be                                                              | www.laChambre.be                                                  |
| e-mail : alg.zaken@deKamer.be                                               | e-mail : aff.generales@laChambre.be                               |

**SAMENVATTING**

*De wijziging strekt ertoe de terugwerkende kracht van artikel 3bis van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, gewijzigd bij de wet van 30 augustus 1988, af te schaffen*

**RÉSUMÉ**

*La disposition vise à supprimer l'effet rétroactif de l'article 3bis de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, modifiée par la loi du 30 août 1988*

## MEMORIE VAN TOELICHTING

Dit ontwerp van wet strekt ertoe de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het bepaalde in het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens, zulks in het licht van het arrest dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens op 20 november 1995 heeft uitgesproken in de zaak *Pressos Compania Naviera N.V. en anderen tegen België* (Europees Hof voor de Rechten van de Mens, Zaak *Pressos Compania Naviera N.V. en anderen t. België*, 38/1994/485/567).

I. De verzoekers in deze zaak (25 in totaal) waren hetzij eigenaar, hetzij coöperatieven van reders, hetzij in één geval curator van zeevaartuigen die waren betrokken bij ongevallen die zich vóór 17 september 1988 hebben voorgedaan in de Belgische of Nederlandse territoriale wateren.

Aangezien zij deze ongevallen toeschrijven aan fouten begaan door Belgische loodsen aan boord van bedoelde zeevaartuigen, hebben zij zowel tegen de Belgische Staat als tegen een particuliere loodsdienst gedingen ingesteld die nog voor een groot deel hangende zijn voor de hoven en rechtbanken van de rechterlijke orde.

In maart 1989 hebben vierentwintig van de verzoekers bij het Arbitragehof een beroep tot nietigverklaring ingesteld betreffende de wet van 30 augustus 1988 « houdende wijziging van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen », waarvan zij in het bijzonder de terugwerkende kracht hebben aangeklaagd. Het Hof heeft het beroep op 5 juli 1990 verworpen.

De vijfentwintigste verzoeker heeft beroep in cassatie ingesteld tegen het arrest van 26 oktober 1988 waarin het hof van beroep te Antwerpen de vordering tot vrijwaring tegen de Belgische Staat had afgewezen.

Het Hof van Cassatie heeft bedoelde voorziening op 19 april 1991 verworpen.

Op 4 januari 1991 hebben 26 verzoekers bij de Commissie een verzoekschrift aanhangig gemaakt tegen België (nr. 178449/91). De Europese Commissie voor de Rechten van de Mens en de Belgische Staat hebben de zaak respectievelijk op 9 september 1994 en 21 oktober 1994 voor het Hof gebracht.

Aan de klacht van de verzoekers lagen twee redenen ten grondslag: het feit dat de organisator van een loodsdienst wordt vrijgesteld van de fouten van zijn

## EXPOSÉ DES MOTIFS

Le présent projet de loi a pour objet de rendre conforme la législation belge en vigueur au prescrit de la Convention européenne des Droits de l'Homme, et ce, à la lumière de l'arrêt rendu le 20 novembre 1995 par la Cour européenne des Droits de l'Homme dans l'affaire *Pressos Compania Naviera S.A. et autres contre la Belgique* (Cour européenne des Droits de l'Homme, Affaire *Pressos Compania Naviera S.A. et autres c. Belgique*, 38/1994/485/567).

I. En cette affaire, les requérants (au nombre de 25) étaient ou propriétaires, ou des mutuelles d'armement et, dans un cas, curateur de navires impliqués dans des accidents qui se sont produits dans les eaux territoriales belges ou néerlandaises à une date antérieure au 17 septembre 1988.

Attribuant ces accidents à des fautes commises par des pilotes belges à bord des navires en question, ils ont intenté, tantôt contre l'État belge, tantôt contre une société privée de pilotage, des actions judiciaires encore pour bon nombre pendantes devant les Cours et Tribunaux de l'Ordre judiciaire.

En mars 1989, vingt quatre des requérants ont saisi la Cour d'arbitrage de recours en annulation de la loi du 30 août 1988 « modifiant la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer », dont ils dénonçaient en particulier l'effet rétroactif. La Cour rejeta les recours le 5 juillet 1990.

La vingt cinquième requérante, quant à elle, s'était pourvue devant la Cour de cassation contre l'arrêt du 26 octobre 1988 par lequel la cour d'appel d'Anvers l'avait déboutée de son action en garantie contre l'État belge.

En date du 19 avril 1991, la Cour de cassation a rejeté ce pourvoi.

En date du 4 janvier 1991, 26 requérants ont saisi la Commission d'une requête (n°178449/91) dirigée contre l'État belge. L'affaire a été déférée à la Cour par la Commission européenne des Droits de l'Homme le 9 septembre 1994 puis par l'État belge le 21 octobre 1994.

Les requérants dénonçaient la loi de 1988 à double titre: En exonérant l'organisateur d'un service de pilotage de sa responsabilité pour les fautes de son per-

personeel en dat de fouten van de personeelsleden worden beperkt, zou hen een buitensporige belasting opleggen die het billijk evenwicht verstoort tussen de eisen van algemeen belang en deze houdende vrijwaring van hun recht op ongestoord genot van hun goederen. Zulks zou een schending betekenen van het tweede lid of ten minste van de eerste zin van het eerste lid van artikel 1 van Protocol 1 waarin het volgende is gesteld : « Iedere natuurlijke of rechtspersonen heeft recht op het ongestoord genot van zijn eigendom. Aan niemand zal zijn eigendom worden ontnomen behalve in het algemeen belang en onder de voorwaarden voorzien in de wet en in de algemene beginselen van het internationaal recht. ».

Bovendien zou de terugwerkende kracht van de wet ertoe leiden dat de verzoekers hun schuldvorderingen met het oog op herstel van de geleden schade niet kunnen doen gelden en derhalve een inbreuk betekenen op de tweede zin van het eerste lid van voornoemd artikel.

II. In België is het loodsen van zeeschepen derhalve een openbare dienst die door de Staat wordt georganiseerd in het belang van de zeevaart. Deze dienst is geregeld in de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen. In de praktijk geschiedt zulks hetzij door de Staat zelf voor het loodsen op zee en op waterwegen, hetzij door particuliere vennootschappen waaraan concessie is verleend.

Krachtens de wet van 1967 en de verdragen gesloten tussen België en Nederland moeten de zeevaartuigen van een handelsvloot die gebruik maken van de Scheldemonding een loods aan boord nemen die in het bezit is van een vergunning verleend door een van beide Staten.

Naar luid van twee arresten geveld door het Hof van Cassatie op 24 april 1840 (Pasicrisie, 1839 - 1840, I, 375) en 19 maart 1896 (ibid. 1896, I, 132), moest de loods worden beschouwd als aangestelde van de kapitein, de eigenaar of de reder. Zulks leidt tot de toepassing van artikel 1384 van het burgerlijk wetboek.

Daaruit vloeide voort dat de Staat niet aansprakelijk is voor loodsfouten. De loodsen waren enkel aansprakelijk voor de fouten gemaakt buiten het medeweten van de kapitein.

In het arrest van 15 december 1983 (Pas., 1984, I, 418, geveld in overeenstemming met de conclusie van mevrouw Liekendaël, Advocaat-generaal) heeft het Hof van Cassatie aan die regeling een einde gemaakt. Het arrest stelde inderdaad dat de loods niet kon doorgaan voor de aangestelde van de kapitein en bijgevolg zijn

sonnel et en limitant celle des membres de celui ci, elle leur imposait une charge exorbitante qui rompt le juste équilibre entre les exigences de l'intérêt général et les impératifs de sauvegarde de leurs droits au respect de leurs biens. Elle violerait ainsi le second alinéa ou, tout au moins, la première phrase du premier alinéa de l'article 1 du Protocole n° 1 qui stipule que : « Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international. ».

De surcroît, la rétroactivité de la loi déposséderait les requérants de leurs créances en réparation des dommages subis et violerait ainsi la deuxième phrase du premier alinéa de cet article.

II. En Belgique, le pilotage des bâtiments de mer est donc un service public organisé par l'Etat dans l'intérêt de la navigation. Il se trouve régi par la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer. En pratique, il est assumé soit par l'État lui-même, pour le pilotage de mer et de rivière, soit par des sociétés privées dotées d'une concession.

En vertu de la loi de 1967 et des traités conclus entre la Belgique et les Pays Bas, les navires de commerce qui pénètrent dans l'estuaire de l'Escaut doivent obligatoirement avoir à leur bord un pilote disposant d'une licence accordée par l'un ou l'autre de ces Etats.

Aux termes de deux arrêts rendus par la Cour de cassation respectivement le 24 avril 1840 (Pasicrisie, 1839 - 1840, I, 375) et le 19 mars 1896 (ibid., 1896, I, 132), le pilote devait être considéré comme le préposé du capitaine, du propriétaire ou de l'armateur. Ceci entraînait l'application de l'article 1384 du code civil.

Il en résultait l'exclusion de la responsabilité de l'État pour les fautes de pilotage. Quant aux pilotes, ils ne répondaient que des fautes commises à l'insu du capitaine.

Par arrêt du 15 décembre 1983 (Pas., 1984, I, 418, rendu sur conclusions conformes de Mme Liekendaël, Avocat général), la Cour de Cassation mit fin à un tel régime. En effet, il résultait de cet arrêt que le pilote ne pouvait pas passer pour le préposé du capitaine et qu'il engageait donc sa propre responsabilité aquilienne ainsi

eigen aquiliaanse aansprakelijkheid, alsmede die van de organisator van de loodsdienst op zich nam. Deze nieuwe rechtspraak werd bevestigd in een arrest van 17 mei 1985 (Pasicrisie, 1985, I, 1159).

Deze rechtspraak stelde de overheid plotseling bloot aan tal van dagvaardingen ingesteld door reders van wie de vaartuigen averij hadden opgelopen veroorzaakt door fouten gemaakt door de loodsen onderworpen aan het gezag van de Staat in de Scheldemonding.

Teneinde de zware financiële weerslag van een dergelijk arrest voor de openbare financiën te weren, keurde de wetgever de wet van 30 augustus 1988, die is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* van 17 september 1988, goed.

Naar luid van deze wet, die was gegrond op relevante wetgeving geldend in sommige landen van de Europese Unie, kon de organisator van de loodsdienst rechtstreeks noch onrechtstreeks aansprakelijk worden gesteld voor schade die een geloodst schip had geleden of had veroorzaakt (artikel 3bis, 1).

In artikel 2 ervan was bovendien gesteld dat het personeelslid door wiens handeling of verzuim de schade was veroorzaakt, enkel aansprakelijk was in geval van opzet of grove fout. Hij was slechts gehouden tot het vergoeden van door zijn fout veroorzaakte schade tot een bedrag van vijfhonderdduizend frank per schadegeval.

Bovendien kende deze wet toepassing met terugwerkende kracht van dertig jaar te rekenen van de dag van inwerkingtreding ervan.

Ten gevolge van de goedkeuring van een dergelijke wet hebben de 26 voornoemde verzoekers de zaak op 4 januari 1991 aanhangig gemaakt bij de Europese Commissie voor de Rechten van de Mens, die de zaak op 9 september 1994 voor het Hof heeft gebracht.

Het Hof heeft in zijn arrest van 20 november 1995 geoordeeld dat de wet van 1988, voor zover deze betrekking heeft op feiten die zich hebben voorgedaan vóór 17 september 1988, de dag van bekendmaking en inwerkingtreding ervan, een schending betekent van artikel 1 van Protocol 1 dat het recht op eigendom waarborgt.

que celle de l'organisateur du service de pilotage. Cette nouvelle jurisprudence fut confirmée par un arrêt du 17 mai 1985 (Pasicrisie, 1985, I, 1159).

Cette jurisprudence exposait soudainement l'autorité publique à de nombreux recours introduits par des sociétés d'armements dont les navires avaient subi des abordages à la suite de fautes de pilotage commises par des pilotes soumis à l'autorité de l'État dans l'embouchure de l'Escaut.

Afin de contrer les effets lourds de conséquences d'un tel arrêt pour les finances publiques, la loi du 30 août 1988, publiée au *Moniteur belge* du 17 septembre 1988, fut adoptée par le législateur.

S'inspirant de la législation pertinente applicable dans certains pays de l'Union européenne, la loi excluait la mise en cause de toute responsabilité qu'elle soit directe ou indirecte de l'organisateur du service de pilotage pour les dommages subis ou causés par le navire piloté (article 3bis,1).

En outre, elle prévoyait en son article 2 que le membre du personnel qui, par son fait ou son omission avait causé le dommage, n'était responsable que s'il avait commis une faute intentionnelle ou une faute grave. Il n'était tenu de réparer ce dommage causé par sa faute qu'à concurrence d'un montant de cinq cent mille francs par événement dommageable.

De surcroît, cette loi s'appliquait avec un effet rétroactif sur une durée de 30 ans à compter de son entrée en vigueur.

Suite à l'adoption d'une telle loi, les 26 requérants dont il fut question plus haut, ont saisi la Commission européenne des Droits de l'Homme en date du 4 janvier 1991. L'affaire fut déférée par cette dernière à la Cour le 9 septembre 1994.

En son arrêt du 20 novembre 1995, la Cour avait estimé que, dans la mesure où elle concerne les faits antérieurs au 17 septembre 1988, date de sa publication et de son entrée en vigueur, la loi de 1988 avait violé l'article 1 du Protocole n°1 qui garantit le droit de propriété.

De redenering van het Hof kan als volgt worden samengevat :

Het Hof stelde in eerste instantie dat het nationale recht geldend op het tijdstip van het aangevoerde feit voorzag in een regeling waaruit een schuldvordering tot herstel volgt zodra schade is veroorzaakt, alsook dat een dergelijke schuldvordering « een vermogenswaarde is » en bijgevolg het kenmerk heeft van een « goed als bedoeld in de eerste zin van artikel 1, dat in dit geval bijgevolg van toepassing is ».

Bijgevolg konden de verzoekers gelet op de arresten van het Hof van Cassatie van 5 november 1920, 15 december 1983 en 17 maart 1985 « legitieme hoop » koesteren hun schuldvorderingen inzake de ongevallen in het geding te verwezenlijken overeenkomstig het gemeen recht met betrekking tot de aansprakelijkheid. Zulks was inderdaad de toestand voor de ongevallen in het geding die zich hebben voorgedaan vóór 17 september 1988, datum van inwerkingtreding van de wet van 1988.

In tweede instantie was het Hof van oordeel dat de wet van 30 augustus 1988 een inmenging betekende in de uitoefening van het recht op schuldvordering tot herstel van de schade die zij krachtens het tot dan vigerende nationaal recht konden doen gelden en bijgevolg van het recht van ieder individu en inzonderheid van iedere verzoeker op ongestoord genot van zijn eigendom. Het Hof concludeerde daaruit dat aangezien deze wet betrekking had op ongevallen die zich hebben voorgedaan vóór 17 september 1988, de enige ongevallen die in dit geding zijn geroepen, een dergelijke inmenging moest worden beschouwd als een beroving van eigendom zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid, tweede zin.

In derde instantie ging het Hof na of bedoelde inmenging plaats vond met het oog op het algemeen nut en de eerbiediging van het proportionaliteitsbeginsel.

Het Hof concludeerde dat aangezien de wet van 1988 betrekking had op feiten die zich hadden voorgedaan vóór 17 september 1988, datum van bekendmaking en inwerkingtreding van de wet, zij een schending vormde van artikel 1 van Protocol nr. 1.

Gelet op de gegeven toelichting werd voorgesteld wijzigingen aan te brengen in artikel 3*bis* van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeeschepen, gewijzigd bij de wet van 30 augustus 1988, teneinde de tot dusver geldende bepalingen in overeenstemming te brengen met het bepaalde in het arrest van het Hof van 20 november 1995.

Le raisonnement tenu par la Cour se résumait comme suite:

Dans un premier temps, la Cour constatait que le droit interne en vigueur lors de l'ingérence alléguée prévoyait un régime qui fait naître les créances en réparation dès la survenance du dommage, qu'une créance de ce genre « s'analysait en une valeur patrimoniale » et avait donc le caractère d'un « bien au sens de la première phrase de l'article 1, lequel s'appliquait dès lors en l'espèce ».

Que dès lors, compte tenu des arrêts rendus par la Cour de Cassation en date du 5 novembre 1920, du 15 décembre 1983 et du 17 mars 1985, les requérants pouvaient prétendre nourrir une « espérance légitime » de voir concrétiser leurs créances quant aux accidents en cause conformément au droit commun de la responsabilité. Telle était en effet la situation pour les accidents en cause qui se sont tous produits avant le 17 septembre 1988, date d'entrée en vigueur de la loi de 1988.

Dans un second temps, la Cour considérait donc que la loi du 30 août 1988 avait entraîné une ingérence dans l'exercice des droits de créance en réparation qu'on pouvait faire valoir en vertu du droit interne en vigueur jusqu'alors et, partant, du droit de toute personne, et notamment de chacun des requérants, au respect de ses biens. La Cour en concluait donc, que dans la mesure où cette loi concernait les accidents survenus avant le 17 septembre 1988, seuls en cause dans la présente affaire, cette ingérence s'analysait en une privation de propriété au sens de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1.

Dans un troisième temps, la Cour recherchait si cette ingérence avait eu lieu pour cause d'utilité publique et dans le respect du principe de proportionnalité.

La Cour concluait que la loi de 1988 avait violé, dans la mesure où elle concerne les faits antérieurs au 17 septembre 1988, date de sa publication et de son entrée en vigueur, l'article 1 du Protocole n° 1.

Eu égard aux développements qui ont été exposés, il avait dès lors été proposé de modifier l'article 3*bis* de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, modifié par la loi du 30 août 1988 et ce, en vue de réconcilier les dispositions jusqu'ici en vigueur avec les prescrits de l'arrêt prononcé par la Cour le 20 novembre 1995 précité.

De vorige regering heeft een eerste ontwerp van wet voor advies aan de Raad van State voorgelegd. Dat ontwerp was niet beperkt tot de opheffing van de tweede paragraaf van artikel 3bis van de wet van 17 september 1988 maar voorzag tevens in een beperking van de aansprakelijkheid. Zulks heeft geleid tot bezwaren van de Raad van State, die in zijn advies van 14 juli 1997 stelde dat, hoewel de opheffing van de terugwerkende kracht van de wet (ingevoegd in paragraaf 2) werkelijk van aard was in de nationale rechtsorde gevolg te verlenen aan het arrest van het Europees Hof, de beperking van de aansprakelijkheid in het ontwerp strijdig was met artikel 6 van het Europees Verdrag van de Rechten van de Mens. Derhalve komt de beperking van de aansprakelijkheid niet langer voor in het huidige ontwerp.

### ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING

Enkel bij artikel 2 moet toelichting worden verstrekt.

#### Artikel 2

Dit artikel is een gevolg van het veroordelingsarrest dat het Europees Hof voor de Rechten van de Mens op 20 november 1995 heeft uitgesproken.

§ 1. Hoewel het Hof de terugwerkende kracht van de wet van 30 augustus 1988 als zodanig niet heeft betwist, heeft het niettemin bezwaar gemaakt tegen het verval van de schadeclaims met 30 jaar terugwerkende kracht en zonder compensatie.

In § 1 wordt de terugwerkende kracht van de wet van 30 augustus 1988 bijgevolg ongedaan gemaakt.

*De minister van Vervoer,*

Isabelle DURANT

*De minister van Justitie,*

Marc VERWILGHEN

Le gouvernement précédent a soumis pour avis au Conseil d'État un premier projet de loi. Celui-ci ne se limitait pas à la suppression du paragraphe 2 de l'article 3 bis de la loi du 17 septembre 1988 mais prévoyait également une limitation de responsabilité, ce qui a entraîné des objections du Conseil d'État. Ainsi, dans son avis du 14 juillet 1997, le Conseil d'État indiquait que si la suppression de l'effet rétroactif de la loi (insérée au paragraphe 2) était effectivement de nature à procurer effet à l'arrêt de la Cour européenne dans l'ordre interne, la question de la limitation de responsabilité dans le projet était contraire à l'article 6 de la Convention européenne des Droits de l'Homme. Pour cette raison la limitation de responsabilité n'a pas été reprise dans le projet actuel.

### COMMENTAIRE DES ARTICLES

Seul l'article 2 requiert des éclaircissements.

#### Article 2

Cet article résulte de l'arrêt condamnatore du 20 novembre 1995 rendu par la Cour européenne des Droits de l'Homme.

§ 1<sup>er</sup>. Quoique la Cour n'ait pas contesté, en tant que telle, la rétroactivité de la loi du 30 août 1988, elle a toutefois fait obstacle à la caducité, avec une rétroactivité de 30 ans et sans compensation, des demandes de dommages et intérêts.

Dans le § 1<sup>er</sup> la rétroactivité de la loi du 30 août 1988 est donc annulée.

*La ministre des Transports,*

Isabelle DURANT

*Le ministre de la Justice,*

Marc VERWILGHEN

**VOORONTWERP VAN WET**

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende wijziging van artikel 3*bis* van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, zoals gewijzigd bij de wet van 30 augustus 1988.

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

## Artikel 2

§ 1. In artikel 3*bis*, § 2 van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen ingevoegd bij de wet van 30 augustus 1988 wordt de zin « Hij werkt in de tijd terug over een periode van dertig jaar te rekenen van die dag.» opgeheven.

§ 2. Aan hetzelfde artikel wordt een § 3 toegevoegd, luidend als volgt :

«§ 3. Met betrekking tot de schadeverwekkende gebeurtenissen voorgevallen vóór de datum bedoeld in § 2, kan de organisator die aansprakelijk wordt bevonden, zijn aansprakelijkheid beperken overeenkomstig artikel 6, lid 4, van het verdrag betreffende de beperking van aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 en goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989 ;

Met betrekking tot dezelfde gebeurtenissen kan het personeelslid dat aansprakelijk wordt bevonden, zijn aansprakelijkheid overeenkomstig § 1 beperken tot een bedrag van vijfhonderdduizend frank per schadeverwekkende gebeurtenis ; in geval van opzet is het personeelslid niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken.

De organisator staat in voor de betaling van schadevergoeding waartoe de personeelsleden worden veroordeeld, behalve ingeval het personeelslid werd veroordeeld wegens opzettelijke fout.».

## Artikel 3

Deze wet treedt in werking op de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

**AVANT-PROJET DE LOI**

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant modification de l'article 3*bis* de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, modifié par la loi du 30 août 1988

Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

## Article 2

§ 1<sup>er</sup>. A l'article 3*bis*, § 2 de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer inséré par la loi du 30 août 1988, la phrase « Il a un effet rétroactif dans le temps pour une période de trente ans à compter de ce jour.» est supprimée.

§ 2. Au même article est ajouté un § 3, rédigé comme suit :

«§ 3. En ce qui concerne les événements dommageables survenus avant la date visée au § 2, l'organisateur tenu pour responsable peut limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, alinéa 4, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976 et approuvée par la loi du 11 avril 1989 ;

Pour ces mêmes événements, l'agent tenu pour responsable peut limiter sa responsabilité conformément § 1<sup>er</sup> à un montant de cinq cent mille francs par événement dommageable ; en cas de faute intensionnelle, l'agent n'est pas autorisé à limiter sa responsabilité.

L'organisateur répond du paiement des créances auxquelles ses agents ont été condamnés, sauf si l'agent a été condamné pour faute intensionnelle.».

## Article 3

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**  
**Nr. L. 25.534/9**

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 12 september 1996 door de Minister van Vervoer verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende wijziging van artikel 3bis van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, zoals gewijzigd bij de wet van 30 augustus 1988», heeft, nadat hij de zaak in de verenigde kamers en op de algemene vergadering van de afdeling wetgeving uit het oogpunt van de bevoegdheid had onderzocht, haar ten gronde onderzocht op de vergadering van 14 juli 1997 en op dezelfde dag het volgende advies gegeven :

I. De afdeling wetgeving, 9e kamer, heeft dit voorstel een eerste maal onderzocht tijdens haar vergaderingen van 3 en 10 februari 1997; op 10 februari heeft zij de zaak verwezen naar de verenigde kamers. Tijdens hun vergadering is gebleken dat de raadpleging van de algemene vergadering van de afdeling wetgeving nodig was. Deze heeft het volgende advies uitgebracht :

«Het ontworpen artikel 3bis regelt de aansprakelijkheid inzake het loodsen van zeevaartuigen. De federale overheid is bevoegd aangezien het om een aangelegenheid gaat die behoort tot haar restbevoegdheden.».

II. Het onderzochte voorontwerp strekt ertoe artikel 3bis van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 1988, te wijzigen teneinde, volgens de nota voor de Ministerraad die dienst doet als memorie van toelichting,

«de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met de verplichtingen die voortvloeien uit het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens in het licht van het arrest van 20 november 1995 van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens.».

Het Europees Hof heeft in dit arrest geoordeeld dat de financiële overwegingen die door de regering worden aangevoerd en haar wil om het Belgisch recht af te stemmen op het recht van de omliggende landen, voor de toekomst weliswaar een wetgeving konden rechtvaardigen die terzake afwijkt van het gemeene recht inzake aansprakelijkheid, doch dat die overwegingen geen terugwerkende kracht konden wettigen waarvan het doel en het gevolg zijn dat de verzoekers de mogelijkheid wordt ontnomen vorderingen tot schadevergoeding in te stellen. Zulk een ingrijpende aantasting van de rechten van de betrokkenen doet afbreuk aan een billijk evenwicht tussen de betrokken belangen. Het Hof heeft beslist dat de wet van 1988, in zoverre zij betrekking heeft op feiten die van oudere datum zijn dan 17 september 1988, de datum van de bekendmaking en de inwerkingtreding ervan, artikel 1 van het protocol nr. 1 heeft geschonden.

Door middel van het onderzochte voorontwerp wordt in artikel 3bis van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 1988, een tweevoudige wijziging aangebracht :

**AVIS DU CONSEIL D'ETAT**  
**N° L. 25.534/9**

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Ministre des Transports, le 12 septembre 1996, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi «portant modification de l'article 3bis de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, modifié par la loi du 30 août 1988», après examen quant à la compétence, en chambres réunies et en assemblée générale de la section de législation, a examiné cette affaire au fond en la séance du 14 juillet 1997, et donné le même jour l'avis suivant :

I. La section de législation, 9ème chambre, a examiné une première fois la présente proposition en ses séances des 3 et 10 février 1997; à cette dernière date, elle déféra l'affaire aux chambres réunies. Il est apparu, lors de leur séance, que la consultation de l'assemblée générale de la section de législation était nécessaire. Celle-ci a émis l'avis suivant :

«L'article 3bis en projet règle la responsabilité en matière de pilotage des bâtiments de mer. S'agissant d'une matière qui relève des pouvoirs résiduels de l'autorité fédérale, celle-ci est compétente.».

II. L'avant-projet à l'examen entend modifier l'article 3bis de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, inséré par la loi du 30 août 1988, afin selon la note pour le Conseil des ministres qui fait office d'exposé des motifs,

«de mettre la législation belge en concordance avec les obligations découlant de la Convention européenne des droits de l'homme, à la lumière de l'arrêt rendu le 20 novembre 1995 par la Cour européenne des droits de l'homme.».

Dans cet arrêt, la Cour européenne a jugé que si «les considérations financières invoquées par le gouvernement et son souci d'harmoniser le droit belge avec celui des pays voisins, pouvaient justifier, pour l'avenir, une législation dérogeant, en cette matière, au droit commun de la responsabilité», ces considérations «ne pouvaient pas légitimer une rétroactivité dont le but et l'effet étaient de priver les requérants de leurs créances en indemnisation. Une atteinte aussi radicale aux droits des intéressés ne respecte pas un juste équilibre entre les intérêts en présence.».

La Cour a décidé que «la loi de 1988 a donc violé, dans la mesure où elle concerne les faits antérieurs au 17 septembre 1988, date de sa publication et de son entrée en vigueur, l'article 1er du protocole n° 1.».

L'avant-projet examiné apporte à l'article 3bis de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, inséré par la loi du 30 août 1988, une double modification :

- in paragraaf 2 vervalt de zin : «Hij werkt in de tijd terug over een periode van dertig jaar te rekenen van die dag» (artikel 2, § 1, van het voorontwerp);

- er wordt een nieuwe paragraaf 3 ingevoegd, die bepaalt dat met betrekking tot de schadeverwekkende gebeurtenissen die zijn voorgevallen vóór 17 september 1988 de organisator die aansprakelijk wordt bevonden zijn aansprakelijkheid kan beperken overeenkomstig artikel 6, vierde lid, van het Verdrag betreffende de beperking van de aansprakelijkheid inzake zeevorderingen, opgemaakt te Londen op 19 november 1976 en goedgekeurd bij de wet van 11 april 1989, en dat met betrekking tot dezelfde gebeurtenissen het personeelslid dat aansprakelijk is overeenkomstig paragraaf 1 zijn aansprakelijkheid kan beperken tot een bedrag van 500.000 frank per schadeverwekkende gebeurtenis (artikel 2, § 2, van het voorontwerp).

Het opheffen van de terugwerkende kracht voorgeschreven in paragraaf 2 kan weliswaar in de interne rechtsorde uitwerking verlenen aan het arrest van het Europees Hof, maar de vraag rijst of de in de ontworpen paragraaf 3 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid niet op ernstige bezwaren stuit.

Men kan zich immers afvragen of zulk een bepaling bestaanbaar is met de vereisten van het billijk proces die zijn gehuldigd in artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.

De ontworpen bepaling heeft immers ten doel de oplossing van geschillen die op dit ogenblik hangende zijn voor de hoven en rechtbanken, rechtstreeks te beïnvloeden. Met andere woorden, het is de bedoeling de rechtbanken bij welke vorderingen tot schadeloosstelling aanhangig zijn gemaakt ertoe te verplichten op de hangende geschillen de rechtsgevolgen toe te passen van een beperking van de aansprakelijkheid waaraan uitdrukkelijk terugwerkende kracht wordt verleend, aangezien die beperking van de aansprakelijkheid van toepassing is op de schadeverwekkende gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden vóór 17 september 1988.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat het Europees Hof in zijn arrest *Griekse raffinaderijen Stran en Stratis Andreadis* van 9 december 1994 het volgende heeft gesteld :

«le principe de la prééminence du droit et la notion de procès équitable consacrés par l'article 6 s'opposent à toute ingérence du pouvoir législatif dans l'administration de la justice dans le but d'influer sur le dénouement judiciaire d'un litige» (§ 49 van het arrest).

Het Europees Hof heeft in zijn voormelde arrest van 20 november 1995 beslist dat de schending van artikel 1 van het Protocol nr. 1 het Hof ontsloeg van de verplichting om de verzoeken te onderzoeken in het licht van artikel 6 van het Verdrag, het terrein tot hetwelk de Commissie het debat had beperkt (en daarbij overigens had besloten dat die bepaling werd geschonden). Het spreekt echter voor zich dat zulk een standpunt geenszins uitsluit dat het Hof, indien het opnieuw zou worden geadieerd, rekening houdend met het nieuwe gegeven dat de goedkeuring van de ontworpen wet zou zijn, besluit dat artikel 6 van het Verdrag wordt geschonden.

- suppression, au paragraphe 2, de la phrase : «il a un effet rétroactif dans le temps pour une période de 30 ans à compter de ce jour» (article 2, § 1er, de l'avant-projet);

- insertion d'un nouveau paragraphe 3 qui prévoit qu'en ce qui concerne les événements dommageables survenus avant le 17 septembre 1988, l'organisateur tenu pour responsable peut limiter sa responsabilité conformément à l'article 6, alinéa 4, de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976 et approuvée par la loi du 11 avril 1989, et que, pour ces mêmes événements, l'agent responsable peut limiter sa responsabilité, conformément au paragraphe 1er, à un montant de 500.000 frs par événement dommageable (article 2, § 2, de l'avant-projet).

Si la suppression de l'effet rétroactif inscrit au paragraphe 2 est effectivement de nature à procurer effet, dans l'ordre interne, à l'arrêt de la Cour européenne, la question se pose cependant si la limitation de responsabilité prévue au paragraphe 3 en projet ne se heurte point à de sérieuses objections.

L'on peut, en effet, s'interroger sur la compatibilité de pareille disposition avec les exigences du procès équitable consacrées par l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

Le but de la disposition en projet est, en effet, d'influer directement sur la solution de litiges actuellement soumis aux Cours et tribunaux. En d'autres termes, l'intention est d'obliger les juridictions saisies d'actions en dommages et intérêts, à appliquer aux litiges en cours les conséquences juridiques d'une limitation de responsabilité à laquelle un effet rétroactif est formellement donné, puisque cette limitation de responsabilité est applicable aux événements dommageables survenus avant le 17 septembre 1988.

Il importe, à cet égard, de rappeler que dans son arrêt *Raffineries grecques Stran et Stratis Andreadis*, rendu le 9 décembre 1994, la Cour européenne a jugé que :

«le principe de la prééminence du droit et la notion de procès équitable consacrés par l'article 6 s'opposent à toute ingérence du pouvoir législatif dans l'administration de la justice dans le but d'influer sur le dénouement judiciaire d'un litige» (§ 49 de l'arrêt).

Sans doute, la Cour européenne a-t-elle décidé, dans son arrêt précité du 20 novembre 1995, que le constat de violation de l'article 1 du Protocole n° 1 la dispensait d'examiner les requêtes sous l'angle de l'article 6 de la Convention, terrain auquel la Commission avait limité le débat (en concluant, du reste, à la violation de cette disposition). Il va de soi cependant que pareille prise de position n'exclut nullement qu'à nouveau saisie, la Cour conclue, compte tenu de l'élément nouveau que constituerait l'adoption de la loi en projet, à la violation de l'article 6 de la Convention.

Gelet op de rechtspraak van het Europees Hof is zulk een vaststelling van schending waarschijnlijk. Volgens de Raad van State wordt die stelling bevestigd in de considerans nr. 13 van het arrest van 3 juli 1997 waarbij het Europees Hof, met toepassing van artikel 50 van het Verdrag, uitspraak doet in de zaak Pressos Compania Naviera N.V. en anderen tegen België. Na er in dit arrest akte van te hebben genomen (considerans nr. 12) dat de Belgische regering heeft aangegeven dat zij het thans onderzochte wetsontwerp op 10 mei 1996 had goedgekeurd, wijst het Hof erop dat het niet tot taak heeft zich in abstracto uit te spreken over de bestaanbaarheid van de bepalingen van een wetsontwerp met het Verdrag, maar herinnert het aan zijn voormelde arrest Griekse raffinaderijen Stran en Stratis Andreadis tegen Griekenland van 9 december 1994.

Het is duidelijk dat een dergelijke herinnering slechts kan worden beschouwd als een ernstige waarschuwing van het Europees Hof ten aanzien van de Belgische regering.

Als besluit van wat voorafgaat, is de Raad van State van mening dat de kans zeer groot is dat artikel 2, § 2, van het voorontwerp strijdig zal blijken te zijn met artikel 6 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden. Derhalve dient het hele ontwerp te worden herzien.

De kamer was samengesteld uit

de Heren

|                                        |                                          |
|----------------------------------------|------------------------------------------|
| C.-L. CLOSSET,                         | kamervoorzitter,                         |
| C. WETTINCK,<br>P. LIENARDY,           | staatsraden,                             |
| J. van COMPERNOLLE,<br>J.-M. FAVRESSE, | assessoren van de<br>afdeling wetgeving, |

Mevrouw

|            |           |
|------------|-----------|
| M. PROOST, | griffier. |
|------------|-----------|

Het verslag werd uitgebracht door de H. X. DELGRANGE, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. C. AMELYNCK, adjunct-referendaris.

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

|              |                |
|--------------|----------------|
| DE GRIFFIER, | DE VOORZITTER, |
| M. PROOST    | C.-L. CLOSSET  |

Au vu de la jurisprudence de la Cour européenne, pareil constat de violation est probable. Le Conseil d'Etat en trouve la confirmation dans le considérant n° 13 de l'arrêt qui vient d'être prononcé le 3 juillet 1997 par la Cour européenne statuant, par application de l'article 50 de la Convention, dans l'affaire Pressos Compania Naviera S.A. et autres c. Belgique. Après avoir pris acte dans cet arrêt (considérant n° 12) de ce que le Gouvernement belge avait indiqué avoir approuvé le 10 mai 1996 le projet de loi présentement examiné, la Cour, tout en relevant qu'elle «n'a pas pour tâche de se prononcer in abstracto sur la compatibilité avec la convention des dispositions d'un projet de loi ...», rappelle toutefois son arrêt précité Raffineries grecques Stran et Stratis Andreadis c. Grèce du 9 décembre 1994.

Pareil rappel ne peut, de toute évidence, être analysé que comme une sérieuse mise en garde adressée par la Cour européenne au Gouvernement belge.

En conclusion de ce qui précède, le Conseil d'Etat est d'avis que l'article 2, § 2, de l'avant-projet s'expose très sérieusement au risque d'apparaître comme contraire à l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. L'ensemble du projet doit, dès lors, être revu.

La chambre était composée de

Messieurs

|                                        |                                             |
|----------------------------------------|---------------------------------------------|
| C.-L. CLOSSET,                         | président de chambre,                       |
| C. WETTINCK,<br>P. LIENARDY,           | conseillers d'Etat,                         |
| J. van COMPERNOLLE,<br>J.-M. FAVRESSE, | assesseurs de la<br>section de législation, |

Madame

|            |           |
|------------|-----------|
| M. PROOST, | greffier, |
|------------|-----------|

Le rapport a été présenté par M. X. DELGRANGE, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. C. AMELYNCK, référendaire adjoint.

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

|              |               |
|--------------|---------------|
| LE GREFFIER, | LE PRESIDENT, |
| M. PROOST    | C.-L. CLOSSET |

**WETSONTWERP**

ALBERT II, KONING DER BELGEN

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*

ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer, Onze Minister van Justitie en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers ;

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze Minister van Vervoer en Onze Minister van Justitie zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt.

## Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

## Artikel 2

In artikel 3*bis*, § 2 van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen ingevoegd bij de wet van 30 augustus 1988 wordt de zin « Hij werkt in de tijd terug over een periode van dertig jaar te rekenen van die dag. » opgeheven.

## Artikel 3

Deze wet treedt in werking op de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 12 juli 2001.

**ALBERT**

VAN KONINGSWEGE,

*De minister van Vervoer,*

Isabelle DURANT

*De minister van Justitie,*

Marc VERWILGHEN

**PROJET DE LOI**

ALBERT II, ROI DES BELGES,

*A tous, présents et à venir,*

SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre de la Justice et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre Ministre des Transports et Notre Ministre de la Justice sont chargés de présenter en Notre Nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit.

Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

## Article 2

A l'article 3*bis*, § 2 de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer inséré par la loi du 30 août 1988, la phrase « Il a un effet rétroactif dans le temps pour une période de trente ans à compter de ce jour. » est supprimée.

## Article 3

Le présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 12 juillet 2001.

**ALBERT**

PAR LE ROI:

*La ministre des Transports,*

Isabelle DURANT

*Le ministre de la Justice,*

Marc VERWILGHEN

**BIJLAGE****BASISTEKST**

Artikel 3*bis* van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 1988:

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

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

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder :

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

2° loodsdienst :

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

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

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

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

**BIJLAGE****BASISTEKST AANGEPAST AAN HET WETSONTWERP**

Artikel 3*bis* van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, ingevoegd bij de wet van 30 augustus 1988:

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

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

Voor de toepassing van dit artikel wordt verstaan onder :

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

2° loodsdienst :

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

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

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

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

## ANNEXE

## TEXTE DE BASE

Article 3*bis* de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, modifiée par la loi du 30 août 1988 :

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

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

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

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

2° service de pilotage :

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

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

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

Le navire est responsable du dommage visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

## ANNEXE

## TEXTE DE BASE ADAPTE AU PROJET

Article 3*bis* de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, modifiée par la loi du 30 août 1988 :

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

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

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

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

2° service de pilotage :

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

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

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

Le navire est responsable du dommage visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

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

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

§ 2. De vorige paragraaf treedt in werking op de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. Hij werkt in de tijd terug over een periode van dertig jaar te rekenen van die dag.

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

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

§ 2. De vorige paragraaf treedt in werking op de dag van zijn bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*.

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

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

§ 2. Le paragraphe précédent entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*. Il a un effet rétroactif dans le temps pour une période de trente ans à compter de ce jour.

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

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

§ 2. Le paragraphe précédent entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.