

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1966-1967.

25 MEI 1967.

WETSONTWERP

betreffende het loodsen van zeevaartuigen.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAFIE EN TELEFONIE (1),
UITGEBRACHT DOOR DE HEER CLAEYS.

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft het wetsontwerp betreffende het loodsen van zeevaartuigen grondig besproken.

1. Waarover gaat het?

Hoewel de memorie van toelichting bij dit ontwerp een ruim overzicht geeft van de evolutie van de in toepassing zijnde wetgeving, is het goed hier toch eraan te herinneren dat het loodsen van schepen moet beschouwd worden in een dubbel aspect :

Enerzijds heeft men het loodsen van zeeschepen op de Schelde beneden Antwerpen en de monding van de Schelde, alsook op het kanaal van Gent naar Terneuzen. Gezien het hier gaat over vaarwegen waarin ons eigen land en Nederland betrokken zijn, is de wetgeving terzake gesteund op de Tractaten die tussen Nederland en België werden afgesloten in 1839 en 1842.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Moyersoën.

A. — Leden : de heren Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoën, Van Herreweghe. — Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — Boey, Corbeau, Demuyter, Mergam, Philippart. — Goemans.

B. — Plaatsvervangers : de heren Delwaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — Boeykens, Cudell, Vanderhaegen, Van Heupen. — Delruelle, Herbage, Holvoet. — Mattheyssens.

Zie :

373 (1966-1967) :

— N° 1 : Wetsontwerp,

Chambre des Représentants

SESSION 1966-1967.

25 MAI 1967.

PROJET DE LOI

sur le pilotage des bâtiments de mer.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1),
PAR M. CLAEYS.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a discuté dans ses détails le projet de loi sur le pilotage des bâtiments de mer.

1. Quel en est l'objet ?

Bien que l'exposé des motifs de ce projet fournisse un large aperçu de l'évolution de la législation en vigueur, il n'est pas inutile de rappeler qu'il y a lieu d'envisager le pilotage de navires d'un double point de vue :

D'une part, celui du pilotage des navires de mer sur l'Escaut en aval d'Anvers et aux embouchures du fleuve, ainsi que sur le canal de Gand à Terneuzen. Etant donné qu'il s'agit là de voies de navigation présentant un intérêt tant pour notre pays que pour les Pays-Bas, la législation en vigueur en ce domaine est basée sur les Traités conclus en 1839 et en 1842 entre la Belgique et les Pays-Bas.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Moyersoën.

A. — Membres : MM. Allard, Blanckaert, Claeys, De Gryse, Delhache, Devos (R.), Jaminet, Moyersoën, Van Herreweghe. — Anseele, Cools (J.), Hicquet, Lacroix, Lamers, Lauwereins, Sainte, Van Winghe. — Boey, Corbeau, Demuyter, Mergam, Philippart. — Goemans.

B. — Suppléants : MM. Delwaide, De Mey, Donse, Van Lindt, Verroken. — Boeykens, Cudell, Vanderhaegen, Van Heupen. — Delruelle, Herbage, Holvoet. — Mattheyssens.

Voit :

373 (1966-1967) :

— N° 1 : Projet de loi.

Anderzijds heeft men het loodsen op de Belgische kusthavens en op de Belgische binnenwateren waarvan de reglementering gesteund is op de wet van 1 juni 1939 welke de loodsdiensten onder de bevoegdheid van de Regering heeft geplaatst en op het koninklijk uitvoeringsbesluit van 2 augustus 1842.

Het zal niemand verwonderen dat deze wetgeving als verouderd kan beschouwd worden, vooral als wij rekening houden met de uitzonderlijke uitbreiding welke de scheepvaart ondertussen genomen heeft.

Er is een derde soort loodswerk welke erin bestaat de schepen te loodsen binnen de dokken zelf, waarbij dus geen verkeer betrokken is naar of uit zee. De regeling van dit soort loodsen valt onder de bevoegdheid van de overheid of de instelling welke deze dokken in beheer of uitbating heeft.

Het voorliggend wetsontwerp is een ontwerp van kaderwet welke de bijzonderste principes herneemt van de bestaande reglementering zoals daar zijn : de plicht tot het nemen van loodsen, de inning van loodsgelden en loodsvergoedingen, verbod tot loodsen voor ieder persoon die niet in het bezit is van een loodsbrevet, de bevoegdheid van de rechtbanken van koophandel bij eventuele betwistingen betreffende de loodsgelden.

Maar er zijn in het verleden herhaaldelijk geschillen opgevoerd wegens het betwistbaar bindend karakter van het koninklijk besluit van 2 augustus 1842, door het feit dat dit besluit destijds nooit volgens de wettelijke normen werd gepubliceerd.

2. Waarom dit ontwerp van kaderwet ?

Gezien de betrokken loodsmiddens nogal opgeschrikt werden door het indienen van dit wetsontwerp en de juiste draagwijdte ervan moeilijk schijnen te vatten, hebben wij aan de Regering gevraagd de grondredenen van dit ontwerp te willen meedelen.

Daarop heeft de Minister ons het volgende antwoord verstrekt :

a) Het hoofddoel van deze kaderwet bestaat in het scheppen van een geschikte wettelijke basis om tot vernieuwing van de bestaande verouderde reglementering van de Belgische loodsdiensten over te gaan. De huidige wettelijke basis wordt gevormd door het decreet van 12 december 1806, houdende reglement op de loodsdienst voor schepen, en de wet van 1 juni 1839, waarbij de loodsdienst in de bevoegdheid van de Regering werd geplaatst.

De hier bedoelde Belgische loodsdiensten zijn deze in zuiver Belgisch beheer, namelijk :

- de loodsdiensten op de drie Belgische kusthavens;
- de loodsdiensten binnen de Belgische gedeelten van de Beneden-Zeeschelde en van het kanaal Gent-Terneuzen;
- de loodsdienst op de Boven-Schelde.

b) Er wordt niet geraakt aan de reglementering van de in gemeenschap met Nederland geëxploiteerde loodsdiensten op de Beneden-Zeeschelde, haar mondingen en het kanaal Gent-Terneuzen, waaraan de schepen zijn onderworpen die uit zee komende langs deze waterwegen naar een Belgische haven opvaren, of van een Belgische haven langs deze waterwegen naar zee afvaren.

De grondslagen voor deze reglementering vindt men terug in het Tractaat van 19 april 1839 en in het Tractaat van 5 november 1842. Het eigenlijk gemeenschappelijk reglement voor genoemde loodsdiensten maakt het voorwerp uit van een overeenkomst van 20 mei 1843.

c) De inhoud van het wetsontwerp gaat niet verder dan het geven van een passende wettelijke vorm aan de

D'autre part, celui du pilotage sur les ports du littoral belge, ainsi que sur les voies de navigation belges, qui, lui, est régi par la loi du 1^{er} juin 1839 plaçant le pilotage dans les attributions du Gouvernement et par l'arrêté royal d'exécution du 2 août 1842.

Nul ne s'étonnera que cette législation puisse être considérée comme surannée, eu égard surtout à l'extension exceptionnelle prise dans l'intervalle par la navigation.

Il s'y ajoute un troisième mode de pilotage, celui-ci consistant à piloter les navires dans les bassins mêmes, où il n'est donc nullement question de trafic en direction de la mer en provenance de celle-ci. Ce mode de pilotage relève des autorités ou de l'institution détenant la gestion ou l'exploitation de ces bassins.

Le présent projet de loi est un projet de loi-cadre qui reprend les principes fondamentaux de la réglementation existante : l'obligation du pilotage, la perception des droits et indemnités de pilotage, l'interdiction de piloter à toute personne non pourvue d'un brevet de pilote, la compétence des tribunaux de commerce en cas de contestations éventuelles relatives aux droits de pilotage.

Toutefois, par le passé il y a eu, à diverses reprises, des contestations en raison de la force obligatoire discutable de l'arrêté royal du 2 août 1842, à cause du fait que cet arrêté n'a jamais connu de publication dans les formes légales.

2. Quels sont les motifs essentiels du dépôt de la présente loi-cadre ?

Les milieux des services de pilotage intéressés ayant manifesté leur inquiétude à l'occasion du dépôt du présent projet de loi et concevant difficilement la portée exacte de ce dernier, nous avons interrogé le Gouvernement sur les motifs essentiels du dépôt de ce projet.

A cette question, le Ministre nous a fourni la réponse suivante :

a) La présente loi-cadre tend, en ordre principal, à créer une base légale adéquate en vue de procéder à la rénovation de la réglementation, actuellement existante mais surannée, des services belges de pilotage. La base légale actuelle est constituée par 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.

Les services belges de pilotage dont il est question ici sont ceux à gestion exclusivement belge, c'est-à-dire :

- les services de pilotage sur les trois ports côtiers belges;
- les services de pilotage dans les parties belges du Bas-Escaut maritime et du canal de Gand à Terneuzen;
- le service de pilotage sur le Haut-Escaut.

b) Il n'est apporté aucun changement à la réglementation des services de pilotage exploités en commun avec les Pays-Bas sur le Bas-Escaut maritime, ses embouchures et le canal de Gand à Terneuzen, auxquels ressortissent les navires qui, venant de la mer, se rendent par ces voies de navigation vers un port belge ou se dirigent d'un port belge vers la mer par ces voies de navigation.

Nous retrouvons les bases de cette réglementation dans le Traité du 19 avril 1839 et dans celui du 5 novembre 1842. Le règlement commun proprement dit des services de pilotage précités fait l'objet d'une convention en date du 20 mai 1843.

c) Le projet de loi se borne à conférer une forme légale appropriée aux principes existants sur lesquels s'appuie la

bestaande principes waarop de huidige reglementering van de loodsdiensten in zuiver Belgisch beheer is gesteund. Er wordt dus in wezen niets hervormd in de algemene structuur van deze loodsdiensten, er wordt wel een vernieuwing ervan doorgevoerd. Deze vernieuwing is in hoofdzaak een administratieve noodwendigheid vermits zij zal toelaten een einde te maken aan de moeilijkheden die oprijzen uit hoofde van de verwarde en verouderde reglementering die zich over een periode van honderd zestig jaar op zeer onevenwichtige manier heeft ontwikkeld.

d) Van belang is ook te noteren dat het ontwerp van wet enkele artikelen bevat die ook bedoeld zijn als aanvulling van de bestaande Belgisch-Nederlandse reglementering namelijk :

- artikel 5, waarin de positie van een loods bij het uitoefenen van zijn functie nader wordt omschreven (bekrachtiging van de in rechtsleer en rechtspraak algemeen aanvaarde opvatting);
- artikel 12, waarin o.m. wordt bepaald dat de kapiteins van zeeschepen verplicht zijn in te staan voor de veiligheid van de loodsen tijdens hun verblijf aan boord (in feite een logisch uitvloeisel van de omschrijving van de functie van de loods in artikel 5).

3. Problemen verband houdend met de loodsdiensten.

In de Commissie werd opgeworpen dat er te Antwerpen, in marge van de officiële loodsdiensten voor het bedienen van naar zee afvarende schepen, ook privé-verenigingen loodsdienst uitvoeren, waarvan de aangestelden van twijfelachtige bevoegdheid zijn en zeer hoge tarieven eisen.

Het lijkt echter moeilijk om in deze aangelegenheid van hogerhand op te treden omdat de aangeklaagde praktijken alleszins niet algemeen voorkomen (de enkele gevallen die bekend zijn betreffen schepen die op het gestelde uur van afvaart wegens de zeer drukke vaart geen Rijksloods konden verkrijgen) en geen bewijzen bestaan dat de privé-aangestelde die zijn diensten aanbiedt zich de titel van loods toeëigent (niets verbiedt de kapitein een speciale roerganger in te schepen).

Er wordt eveneens opgeworpen dat het verstrekken van handgelden soms aanleiding zou geven tot misbruiken en tot het verlenen van voorrang.

Daarop kan alleen geantwoord worden dat, wat de loodsen betreft welke in dienst zijn van het Zeewezen, het deze zoals alle Staatsambtenaren wettelijk verboden is handgelden te aanvaarden. Deze loodsen worden niet betaald door de rederijen naar gelang de prestaties die ze verrichten, maar volgens een systeem waardoor de Schatkist een vaste plus veranderlijke wedde aan de loodsen uitkeert. De loodsgelden welke door de Staat geïnd worden, hebben derhalve rechtstreeks niets te zien met de betaling van de loodswedden maar worden berekend volgens een vastgesteld officieel tarief.

Een belangrijk probleem wordt opgeworpen omtrent de verregaande gevolgen van een eventueel stopzetten van de bedrijvigheid der loodsen. Wanneer men bedenkt dat de stopzetting van het binnen- en buitenloodsen van zeeschepen niet alleen zware gevolgen kan hebben voor de havenbedrijvigheid zelf, maar evenzeer en mogelijk nog meer voor het gehele bedrijfsleven, dan rijst de vraag of een zekere stakingsreglementering hier niet nodig zou zijn, zoals in andere basissectoren.

Daarop antwoordt de Minister dat er inderdaad zware en omvangrijke moeilijkheden zouden rijzen, indien de loodsdiensten hun activiteit zouden stilleggen. Maar het lijkt uitgesloten dit vraagstuk een oplossing te willen geven buiten het kader van het ganse probleem van het stakingsrecht van de ambtenaren.

réglementation actuelle des services de pilotage à gestion exclusivement belge. Aucune réforme essentielle n'est donc apportée à la structure générale de ces services de pilotage, mais il est procédé à une rénovation. Cette rénovation représente principalement une nécessité administrative, puisqu'elle permettra de mettre un terme aux difficultés résultant de la réglementation confuse et surannée dont le développement s'est fait d'une façon très déséquilibrée au cours d'une période de cent-soixante ans.

d) Il importe également de noter que le projet de loi englobe quelques articles destinés à compléter la réglementation belgo-néerlandaise existante, c'est-à-dire :

- l'article 5, qui précise la position d'un pilote dans l'exercice de ses fonctions (confirmation de la conception, généralement admise dans la doctrine et la jurisprudence);
- l'article 12, qui stipule notamment que les capitaines de bâtiments de mer doivent assurer la sécurité des pilotes pendant leur séjour à bord (ce qui, en fait, découle logiquement de la définition des fonctions du pilote à l'article 5).

3. Problèmes relatifs aux services de pilotage.

En Commission, il a été objecté qu'il existe à Anvers, en marge des services de pilotage officiels chargés de desservir les navires descendant vers la mer, des associations privées qui exercent le pilotage, dont les préposés sont de compétence douteuse et appliquent des tarifs très élevés.

Il semble cependant difficile d'intervenir officiellement en ce domaine en raison du fait que les pratiques en cause ne se présentent certainement pas de façon courante (les quelques cas connus concernent des navires qui à l'heure fixée pour leur départ n'ont pu obtenir un pilote de l'État par suite d'un trafic très intense) et qu'il n'existe aucune preuve que le préposé privé qui présente ses services s'arroge le titre de pilote (rien n'empêche le capitaine de prendre à son bord un timonier spécialisé).

Il a également été fait observer que l'octroi de pourboires pourrait parfois donner lieu à des abus et à l'octroi de priorités.

La seule réponse qu'il soit possible de donner à ce qui précède est qu'en ce qui concerne les pilotes au service de l'Administration de la Marine, il est légalement interdit à ceux-ci, comme à tout fonctionnaire, de recevoir des pourboires. Ces pilotes ne sont pas rémunérés par les armements au prorata des prestations qu'ils effectuent, mais selon un système en vertu duquel le Trésor verse aux pilotes un traitement fixe, auquel s'ajoute un traitement variable. Les droits de pilotage perçus par l'État n'ont, par conséquent, aucun lien direct avec le paiement des traitements des pilotes, mais sont calculés d'après un tarif officiel déterminé.

Un problème important est soulevé en ce qui concerne les suites considérables d'un arrêt éventuel de l'activité des pilotes. Considérant le fait que l'arrêt du pilotage de navires de mer à l'entrée ou à la sortie d'un port peut avoir des conséquences graves non seulement pour l'activité de ce port mais également, sinon davantage, pour l'ensemble de la vie économique, il est permis de se demander si une certaine réglementation du droit de grève ne s'imposerait pas, comme dans les secteurs de base.

Le Ministre a répondu qu'en effet, l'arrêt de l'activité des services de pilotage entraînerait des difficultés graves et considérables. Mais il semble exclu de vouloir régler cette question en dehors du cadre du problème général du droit de grève des fonctionnaires.

4. Verantwoordelijkheid van loods en kapitein.

Hier staan wij voor een vraagstuk dat terecht of ten onrechte nogal deining heeft veroorzaakt in de kringen van het loodswezen. Het ontwerp bepaalt dat het loodsen erin bestaat assistentie te verlenen aan de kapiteins van zeeschepen, waarbij de loods optreedt als raadgever van de kapitein.

Gezien het loodsen toevertrouwd wordt aan mensen die jarenlang zelf zeevaartofficier geweest zijn en daarbij speciale proeven hebben moeten afleggen over de kennis van de bijzondere moeilijkheden die eigen zijn aan de vaartroutes waar ze hun loodswerk beoefenen, lijkt het wel dat voormelde bepaling enigszins hun functie zou devalueren.

Daar is evenwel niets van aan. Men moet een onderscheid maken tussen bekwaamheid en uiteindelijke aansprakelijkheid.

Uw Commissie was er dan ook bekommerd om de eigenlijke rechtspositie van loods en kapitein duidelijk te stellen.

Vooreerst mag eraan herinnerd worden dat een arrest van het Hof van Verbreking van 19 maart 1896 bepaalde 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).

De rechtspraak is sedertdien in dezelfde zin geëvolueerd.

In rechte wordt de loods, eenmaal aan boord, dus beschouwd als de raadgever van de kapitein. Deze regel is van fundamenteel belang en trouwens gelukkig zowel op economisch als op sociaal vlak. Inderdaad, kunnen maritieme ongevallen aanleiding geven tot zeer aanzienlijke schade: het zou de rechthebbenden op vergoeding weinig baten zich tegenover iemand te bevinden wiens financiële draagkracht natuurlijk niet aan die omstandigheden is aangepast.

Dat de regel waarvan hier sprake is, overeenstemt met de grondtendenzen van ons juridisch systeem blijkt o.a. eveneens uit het laatste lid van artikel 251 (boek II, titel VII) van het Wetboek van koophandel. Dat artikel, dat uit de Internationale Conventie voor de unificatie van zekere regelen inzake aanvaring (Brussel, 23 september 1910) stamt, bepaalt in een laatste lid dat de eventuele wettelijke aansprakelijkheid van de rederijen inzake aanvaring blijft bestaan ook wanneer de aanvaring veroorzaakt werd door schuld van een loods « zelfs wanneer het gebruik van dezes diensten verplichtend was ».

Uit dit alles blijkt dus duidelijk dat artikel 5 van het ontwerp alleen de geldende rechtspraak bevestigt op een wijze die conform is aan onze rechtsopvattingen.

5. Wat zijn de vereisten om aangeworven te worden? Hoe is de samenstelling in de wervingsreserve van het loodsenkorps?

a) De huidige voorwaarden voor aanwerving.

Het lijkt geen twijfel dat, spijt de uiteindelijke aansprakelijkheid van de kapitein, de morele verantwoordelijkheid van de loodsen heel hoog moet gekwoteerd worden. Derhalve zijn de voorwaarden die gesteld worden om als leerling-loods aangeworven te worden door de diensten van het loodswezen dusdanig bepaald, dat er aan de kennis en de vakbekwaamheid van de kandidaten niet kan getwijfeld worden.

De aanwerving van de loodsen is thans geregeld door het besluit van de Regent van 14 mei 1945 dat aan het Bestuur van het Zeewezen toelaat de loodsen, in afwijking van de statutaire regelen, rechtstreeks en volgens de regels die het zal uitvaardigen, aan te werven.

4. Responsabilité du pilote et du capitaine.

Il s'agit d'un problème qui, à tort ou à raison, a provoqué un certain remous dans le milieu des pilotes. Le projet dispose que le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines des bâtiments de mer, le pilote opérant comme le conseiller du capitaine.

Etant donné que le pilotage est confié à des personnes qui ont été officiers de marine pendant des années et ont dû, en outre, subir des examens spéciaux portant sur la connaissance des difficultés particulières, propres aux routes de navigation où elles exercent leur activité, il semble bien que la disposition précitée pourrait déprécier quelque peu leur fonction.

Il n'en est rien cependant. Il convient de distinguer entre compétence et responsabilité finale.

Aussi votre Commission s'est-elle préoccupée de préciser la position juridique réelle du pilote et du capitaine.

Il est permis, en premier lieu, de rappeler qu'un arrêt de la Cour de cassation du 19 mars 1896 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).

La jurisprudence n'a pas varié depuis lors.

En droit, le pilote est donc considéré, dès qu'il est à bord, comme le conseiller du capitaine. Cette règle revêt une importance fondamentale et est d'ailleurs heureuse, tant sur le plan économique que sur le plan social. En effet, les accidents maritimes peuvent provoquer des dommages très importants: il serait peu avantageux pour les ayants droit à une indemnité de trouver en face d'eux quelqu'un dont les moyens financiers ne sont évidemment pas à la mesure des circonstances.

La conformité de la règle, évoquée ici, avec les tendances fondamentales de notre système juridique ressort notamment aussi du dernier alinéa de l'article 251 (livre II, titre VII) du Code de commerce. Cet article, qui provient de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage (Bruxelles, 23 septembre 1910), dispose dans un dernier alinéa que la responsabilité légale éventuelle des armements en matière d'abordage subsiste également dans le cas où l'abordage est causé par la faute d'un pilote, « même lorsque celui-ci est obligatoirement ».

Il résulte donc nettement de ce qui précède que l'article 5 du projet ne fait que confirmer la jurisprudence en vigueur, d'une manière qui est conforme à nos conceptions juridiques.

5. Quelles sont les conditions de recrutement? Quelle est la composition de la réserve de recrutement du corps des pilotes?

a) Les conditions actuelles de recrutement.

Il ne fait aucun doute qu'en dépit de la responsabilité finale du capitaine, la responsabilité morale des pilotes doit être considérée comme très élevée. En conséquence, les conditions posées pour pouvoir être recruté comme élève-pilote ont été fixées de manière qu'il ne puisse subsister aucune équivoque quant aux connaissances et à la compétence professionnelle des candidats.

Actuellement, le recrutement des pilotes est réglé par l'arrêté du Régent du 14 mai 1945 qui, par dérogation aux règles statutaires, autorise l'Administration de la Marine à recruter les pilotes directement et suivant les règles qu'elle édictera.

Deze regels zijn vervat in een reglement houdende rangschikking der kandidaten tot het ambt van leerling-loods, reglement dat als volgt kan worden samengevat :

De kandidaten tot het ambt van leerling-loods ter Scheldemonden, te Antwerpen en te Gent, moeten, in principe, officier ter lange omvaart zijn en gedurende ten minste één jaar, na datum van geldigheid van het brevet van tweede luitenant, als wachthoofd opgetreden zijn. Zij die deze voorwaarden vervullen, hebben de volstrekte voorrang op de gebrevetteerden ter kustvaart.

De kandidaten leerling-loods voor de kusthavens en de Boven-Schelde moeten minstens houder zijn van het brevet van tweede luitenant ter kustvaart.

Onverminderd de bepalingen van artikel 5 van de samengeschatte prioriteitswetten van 3 augustus 1919 en 27 mei 1947 en van het koninklijk besluit van 21 mei 1964 tot coördinatie van de wetten betreffende het personeel in Afrika, wordt voor iedere standplaats een lijst gehouden waarop de kandidaten gerangschikt worden volgens een puntenstelsel.

Bij de toekenning van de punten wordt rekening gehouden met het brevet dat de kandidaten bezitten en met de vaarttijd die zij in de hoedanigheid van officier hebben.

De rangschikking der kandidaten-loods wordt op 31 januari van elk jaar vastgesteld en is geldig voor de daaropvolgende twaalf maanden.

De hoogste leeftijd voor de aanneming tot het ambt van leerling-loods is bepaald op 35 jaar (40 jaar voor de gerechtigden op de prioriteitswetten van 3 augustus 1919 en 27 mei 1947, en 45 jaar voor de gerechtigden op het koninklijk besluit van 21 mei 1964 — beroepspersoneel van de kaders van Afrika).

Het ligt in de bedoeling het bestaande stelsel (Regentbesluit van 14 mei 1945) over te nemen in het bijzonder statuut dat voor de personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in voorbereiding is en dat bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit zal worden vastgesteld.

Er mag nog aan toegevoegd worden dat gedurende het jaar dat de kandidaat-loods zijn functie van leerling-loods uitoefent, hij onder leiding van ervaren loods en allerlei beloodsingsopdrachten te vervullen heeft, en daarnaast speciaal onderricht krijgt inzake de bebakening, de hydrografische toestanden, het verkeer per scheepsradio en dergelijke meer.

Na verloop van één jaar wordt de leerling-loods dan aan een grondig examen onderworpen waarvan de leerstof een zeer degelijke kennis veronderstelt van breed uiteenlopende problemen van de scheepvaart ter zee en van de toegang tot de havens.

Dit alles toont duidelijk aan dat de overheid die de loodsdiensten onder haar bevoegdheid heeft niets onverlet laat om de grote morele verantwoordelijkheid welke op de loods en rust, geschraagd te zien door een brede onderlegdheid en een sterke beroepsbekwaamheid.

b) De huidige samenstelling en wervingsreserve van het loodsenkorps.

De Belgische loodsdiensten zijn ingedeeld in verschillende loodsstations die ingericht zijn voor: de Scheldemonden (Vlissingen), de Boven-Schelde (Antwerpen), Oostende (en Nieuwpoort), Zeebrugge, de Beneden-Schelde (Antwerpen) en Gent. Om het onderscheiden belang van deze stations te verduidelijken geven wij hierbij een overzicht van de samenstelling der loodseneffectieven :

Loodsstation Scheldemonden (Vlissingen) :

Chefloods	...	...	...	...	3
Loodsschippers	...	...	...	...	4

Ces règles sont contenues dans un règlement portant classement des candidats à l'emploi d'élève-pilote, règlement qui peut être résumé comme suit :

Les candidats à l'emploi d'élève-pilote aux bouches de l'Escaut, à Anvers et à Gand, doivent, en principe, être officier au long cours et avoir navigué pendant un an au moins, du brevet de deuxième lieutenant au cabotage, du brevet de deuxième lieutenant. Ceux qui réunissent ces conditions ont la priorité absolue sur les brevetés au cabotage.

Les candidats élèves-pilotes pour les ports de la côte et pour l'Escaut en amont d'Anvers, doivent être porteurs, au moins, du brevet de deuxième lieutenant au cabotage.

Sans préjudice des dispositions de l'article 5 des lois coordonnées de priorité des 3 août 1919 et 27 mai 1947 et de l'arrêté royal du 21 mai 1964 coordonnant les lois relatives au personnel d'Afrique, il est établi pour chaque station une liste portant classement des candidats selon un système de points.

Dans l'attribution des points, il est tenu compte du brevet que possèdent les candidats ainsi que du temps de navigation qu'ils ont passé en qualité d'officier.

Le classement est établi au 31 janvier de chaque année et est valable pour les douze mois suivants.

L'âge maximum d'admission à l'emploi d'élève-pilote est fixé à 35 ans (40 ans pour les bénéficiaires des lois de priorité des 3 août 1919 et 27 mai 1947, et 45 ans pour les bénéficiaires de l'arrêté royal du 21 mai 1964 — personnel de carrière des cadres d'Afrique).

Il entre dans les intentions de reprendre le système existant (arrêté du Régent du 14 mai 1945) dans le statut particulier qui est en préparation pour les agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure et qui sera fixé par voie d'arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres.

Il est permis d'ajouter encore que, pendant l'année où le candidat-pilote exerce ses fonctions d'élève-pilote, il doit accomplir diverses missions de pilotage sous la direction de pilotes expérimentés et ensuite suivre un enseignement spécial portant sur le balisage, les situations hydrographiques, les liaisons par radio de bord, etc.

Après un an, l'élève-pilote est soumis à un examen dont la matière suppose une connaissance très approfondie de problèmes très divers relatifs à la navigation maritime et aux voies d'accès aux ports.

Tout ceci montre clairement que les autorités qui ont les services de pilotage dans leurs attributions n'épargnent aucun effort pour que la lourde responsabilité morale qui repose sur les pilotes soit fondée sur de larges connaissances et une grande compétence professionnelle.

b) Composition actuelle et réserve de recrutement du corps des pilotes.

Les services belges de pilotage sont subdivisés en diverses stations de pilotage organisées pour : les bouches de l'Escaut (Flessingue), le Haut-Escaut (Anvers), Ostende (et Nieuport), Zeebrugge, le Bas-Escaut (Anvers) et Gand. Pour montrer l'importance respective de ces stations nous donnons ci-après un aperçu de la composition de leurs effectifs :

Station de pilotage des embouchures de l'Escaut (Flessingue) :

Chefs-pilotes	...	...	...	...	3
Patrons-pilotes	...	...	...	...	4

Loodsen	122
Hulploodsen	4
Leerling-loodsens	4

Loodsstation Boven-Schelde (Antwerpen) :

Bovenloodsen	4
------------------------	---

Loodsstation Oostende (Nieuwpoort inbegrepen) :

Chefloodsen	3
Loodsen	9

Loodsstation Zeebrugge :

Loodsen	8
Hulploodsen	1
Leerling-loodsens	2

Loodsstation Beneden-Schelden (Antwerpen) :

Chefloodsen	9
Loodsen	180
Leerling-loodsens	3

Loodsstation Gent :

Chefloodsen	1
Loodsen	24
Hulploodsen	3
Leerling-loodsens	1

De wervingsreserve van het loodsenkorps, die zoals hoger gezegd ieder jaar wordt opgemaakt en geklasseerd volgens een aantal objectieve criteria bestaat voor het ogenblik uit een ruim aantal kandidaten, verdeeld over de verschillende standplaatsen :

<i>Scheldemonden</i>	93
waarvan :	
37 kapiteins ter lange omvaart;	
32 eerste luitenants ter lange omvaart;	
1 luitenant ter lange omvaart;	
23 tweede luitenants ter lange omvaart.	

<i>Boven-Schelde</i>	9
waarvan :	
1 eerste luitenant ter lange omvaart;	
1 eerste luitenant ter kustvaart;	
2 tweede luitenants ter lange omvaart;	
5 tweede luitenants ter kustvaart.	

<i>Kusthavens</i>	27
waarvan :	
2 kapiteins ter kustvaart;	
1 eerste luitenant ter kustvaart;	
10 luitenants of stuurlieden ter kustvaart;	
14 tweede luitenants ter kustvaart.	

<i>Antwerpen</i>	105
waarvan :	
50 kapiteins ter lange omvaart;	
27 eerste luitenants ter lange omvaart;	
2 luitenants ter lange omvaart;	
26 tweede luitenants ter lange omvaart.	

<i>Gent</i>	65
waarvan :	
30 kapiteins ter lange omvaart;	
20 eerste luitenants ter lange omvaart;	
15 tweede luitenants ter lange omvaart.	

Pilotes	122
Pilotes auxiliaires	4
Elèves-pilotes	4

Station de pilotage du Haut-Escaut (Anvers) :

Pilotes d'amont	4
---------------------------	---

Station de pilotage d'Ostende (Nieuport inclus) :

Chefs-pilotes	3
Pilotes	9

Station de pilotage de Zeebrugge :

Pilotes	8
Pilote auxiliaire	1
Elèves-pilotes	2

Station de pilotage du Bas-Escaut (Anvers) :

Chefs-pilotes	9
Pilotes	180
Elèves-pilotes	3

Station de pilotage de Gand :

Chef-pilote	1
Pilotes	24
Pilotes auxiliaires	3
Elève-pilote	1

La réserve de recrutement du corps de pilotage qui, comme il est dit ci-dessus, est établie et classée sur la base d'une série de critères objectifs, est constituée en ce moment d'un nombre assez large de candidats, répartis sur les différentes stations :

<i>Embouchures de l'Escaut</i>	93
dont :	
37 capitaines au long cours;	
32 premiers lieutenants au long cours;	
1 lieutenant au long cours;	
23 deuxièmes lieutenants au long cours.	

<i>Haut-Escaut</i>	9
dont :	
1 premier lieutenant au long cours;	
1 premier lieutenant au cabotage;	
2 deuxièmes lieutenants au long cours;	
5 deuxièmes lieutenants au cabotage.	

<i>Ports côtiers</i>	27
dont :	
2 capitaines au cabotage;	
1 premier lieutenant au cabotage;	
10 lieutenants ou seconds au cabotage;	
14 deuxièmes lieutenants au cabotage.	

<i>Anvers</i>	105
dont :	
50 capitaines au long cours;	
27 premiers lieutenants au long cours;	
2 lieutenants au long cours;	
26 deuxièmes lieutenants au long cours.	

<i>Gand</i>	65
dont :	
30 capitaines au long cours;	
20 premiers lieutenants au long cours;	
15 deuxièmes lieutenants au long cours.	

In de algemene bespreking werden nog meerdere vraagstukken aangesneden die wij echter wensen te harnemen bij de bespreking van de artikelen.

Bespreking van de artikelen.

Art. 1 en 2.

Zonder opmerking aangenomen.

Art. 3.

De Commissie is van oordeel dat de Nederlandse tekst moet worden verbeterd en stelt voor het eerste lid van artikel 3 te wijzigen als volgt :

« Art. 3. — Behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van de Staat het loodsen van zeevaartuigen in de maritieme toegangswegen en de zeehavens, bij het binnenkomen en het verlaten ervan, alsook op de stromen, rivieren en kanalen die voor de zeescheepvaart toegankelijk zijn.

» Maken uitzondering... »

Het aldus gewijzigd artikel 3 wordt aangenomen.

Art. 4.

Dit artikel wordt aangenomen.

Art. 5.

Ten einde geen enkele mogelijke twijfel te laten over de verantwoordelijkheid van de kapitein stelt de Commissie voor de redactie van de laatste zin van het eerste lid in de Nederlandstalige tekst te doen luiden als volgt : « ... Alleen deze laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig ».

Het gewijzigd artikel 5 wordt aangenomen.

Art. 6.

De inhoud van dit artikel heeft aanleiding gegeven tot reacties in de kringen van de loodsen om reden dat het de Koning toelaat, wanneer het belang van de scheepvaart zulks vereist, tijdelijke loodsvergunningen aan personen van Belgische nationaliteit af te leveren.

Daarbij wordt gevreesd :

- dat die « tijdelijkheid » alles mogelijk maakt, gezien sommige « tijdelijken » in Staatsdienst jarenlang aangesteld blijven;
- dat afbreuk zou gedaan worden aan de bekwaamheidsvereisten en daardoor de waarde van het loods-zijn in zijn verdere evolutie zou aangetast worden.

Daarop antwoordt de Minister dat deze beschikking enkel voorzien is voor uitzonderlijke omstandigheden, d.w.z. voor omstandigheden waarin het belang van de scheepvaart zelf en het belang van de industrie het noodzakelijk maken beroep te doen op anderen, wegens het feit dat de beschikbare loodsen onmogelijk het aantal te beloodsen schepen kunnen verwerken. Het is mogelijk dat een vreemde haven gesloten is door allerlei omstandigheden en een uitzonderlijk groot aantal schepen naar Antwerpen wil gaan. Indien onze beschikbare loodsen die onverwachte vloot schepen niet kan verwerken, kan de Koning maatregelen treffen om aan die uitzonderlijke omstandigheid het hoofd te bieden.

Au cours de la discussion générale ont encore été abordés plusieurs problèmes sur lesquels nous entendons cependant revenir à l'occasion de l'examen des articles.

Examen des articles.

Art. 1 et 2.

Ces articles ont été adoptés sans observation.

Art. 3.

La Commission estime que le texte néerlandais doit être corrigé et elle propose de modifier le premier alinéa de l'article 3 comme suit :

« Art. 3. — Behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van de Staat het loodsen van zeevaartuigen in de maritieme toegangswegen en de zeehavens, bij het binnenkomen en het verlaten ervan, alsook op de stromen, rivieren en kanalen die voor de zeescheepvaart toegankelijk zijn.

» Maken uitzondering... »

L'article 3 ainsi modifié a été adopté.

Art. 4.

L'article 4 a été adopté.

Art. 5.

Afin de ne pas laisser planer de doutes sur la responsabilité du capitaine, la Commission propose de libeller, comme suit la dernière phrase du premier alinéa du texte néerlandais : « ... Alleen deze laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig ».

L'article 5 ainsi modifié a été adopté.

Art. 6.

La teneur de cet article a suscité des réactions dans les milieux des pilotes, en ce qu'il autorise le Roi à délivrer des licences de pilote temporaire à des personnes de nationalité belge, lorsque l'intérêt de la navigation l'exige.

Ils appréhendent ainsi :

- l'arbitraire rendu possible par ce caractère « temporaire », certains « temporaires » des services publics restant en fonction des années durant;
- des dérogations aux conditions de capacité, ce qui aurait pour effet de porter atteinte à la valeur de l'emploi de pilote dans son évolution ultérieure.

A cette objection, le Ministre répond que cette disposition a été prévue exclusivement pour des circonstances exceptionnelles, c'est-à-dire pour des circonstances dans lesquelles l'intérêt de la navigation même et celui de l'industrie exigent de faire appel à d'autres personnes parce que les pilotes disponibles se trouvent dans l'impossibilité de faire face au nombre de navires à piloter. Il peut se faire qu'un port étranger soit fermé à la suite de diverses circonstances et qu'un nombre exceptionnel de navires désirent se rendre à Anvers. Si nos pilotes disponibles ne sont pas en mesure de faire face à cette multitude de navires inattendue, le Roi peut prendre des mesures en vue de faire face à cette circonstance exceptionnelle.

De Minister houdt er nochtans aan uitdrukkelijk te verklaren dat die tijdelijke loodsvergunningen slechts kunnen afgeleverd worden aan fysieke personen van Belgische nationaliteit en slechts gelden voor de duur van die uitzonderlijke omstandigheid.

De bekwaamheidsvereisten voor de tijdelijke vergunningen zullen door de Koning worden vastgesteld, zoals bepaald in het tweede lid van artikel 6 van het wetsontwerp (de voorwaarden in dewelke deze vergunningen worden afgeleverd en ingetrokken).

De eventueel af te leveren vergunningen zullen gelden voor een specifiek loodsgebied en eventueel een tonneerbeperking behelzen. Dit brengt mede dat de bekwaamheidsvereisten zullen verschillen naargelang het gebied waarop de vergunning betrekking heeft. Vermits het afleveren van een loodsvergunning uiteraard een tijdelijke maatregel is, om te verhelpen aan een onvoorzien tekort aan Rijksloodsen, moet bij het vaststellen der bekwaamheidsvereisten rekening gehouden worden met de noodzaak op korte termijn geschikte kandidaten voor een vergunning te kunnen vinden en zal de nadruk worden gelegd op de praktische ondervinding opgedaan op het gebied waarop zij als loods tijdelijk zullen fungeren. In de gestelde omstandigheden is er inderdaad geen tijd om de kandidaten een volledige opleiding als loods te verschaffen.

Samenvattend kan dus worden gezegd dat de voorwaarden en bekwaamheidsvereisten zullen betrekking hebben op volgende punten :

- 1° leeftijdsgrenzen;
- 2° onbesproken gedrag;
- 3° minimum praktijk op het gebied waarvoor de vergunning zal gelden;
- 4° brevetten;
- 5° lichamelijke geschiktheid;
- 6° voldoen aan een examen betreffende de beroepsbekwaamheid, proefreizen inbegrepen.

Artikel 6 wordt aangenomen.

Art. 7.

De tekst van artikel 7 wijkt af van het advies dat de Raad van State had gegeven en dat terug te vinden is in de memorie van toelichting bij het ontwerp op blz. 7.

In de Commissie werd het standpunt van de Raad van State en het standpunt van de Regering besproken.

De Raad van State is de mening toegedaan dat de heffing van loodsgelden onder de toepassing valt van artikel 110 van de Grondwet en dat deze gelden derhalve in principe door de wet dienen vastgesteld. Op grond van een bestaande praktijk zou kunnen worden geduld dat de wet de Koning machtigt de loodsgeldtarieven vast te stellen door in Ministerraad overlegde besluiten, mits deze besluiten later, maar binnen een in de wet vastgestelde termijn, ter bekrachtiging aan de Wetgevende Macht worden voorgelegd.

Naar luid van het eerste lid van artikel 110 van de Grondwet, kan geen belasting ten behoeve van het Rijk worden ingevoerd dan bij een wet.

Artikel 113 van de Grondwet bepaalt op zijn beurt dat van de burgers geen vergelding kan worden gevorderd dan alleen als belasting ten behoeve van het Rijk, de provincie of de gemeenten, behalve de gevallen door de wet uitdrukkelijk uitgezonderd.

Het knelpunt in deze zaak ligt in de bepaling van het juridisch karakter van de loodsgelden. Gaat het *in casu* om een belasting in de zin van artikel 110 van de Grondwet,

Le Ministre tient toutefois à déclarer avec insistance que ces licences de pilote temporaire ne peuvent être délivrées qu'aux seules personnes physiques de nationalité belge et qu'elles ne valent uniquement que pour la durée de ces circonstances exceptionnelles.

Les conditions de capacité pour la délivrance de ces licences temporaires sont fixées par le Roi, ainsi qu'il est prévu au deuxième alinéa de l'article 6 du projet de loi (conditions dans lesquelles ces licences sont délivrées et retirées).

Les licences à délivrer éventuellement s'appliqueront à une zone de pilotage spécifique et mentionneront, le cas échéant, une limitation de tonnage. Il s'ensuit que les conditions de capacité différeront d'après la zone à laquelle la licence se rapporte. Comme la délivrance d'une licence de pilote constitue essentiellement une mesure d'un caractère temporaire, destinée à pallier un manque imprévu de pilotes de l'Etat, il convient, en établissant les conditions de capacité, de tenir compte de la nécessité de trouver à bref délai des candidats valables pour l'obtention d'une licence; l'accent sera mis sur l'expérience pratique qu'ils auront acquise dans le domaine auquel ils seront temporairement affectés à titre de pilote. En effet, dans les circonstances envisagées, le temps fera défaut pour donner aux candidats une formation complète de pilote.

En résumé, il est donc permis d'affirmer que les conditions et exigences en matière de capacité porteront sur les points suivants :

- 1° limites d'âge;
- 2° conduite irréprochable;
- 3° pratique minimum dans le domaine auquel s'appliquera la licence;
- 4° brevets;
- 5° aptitude physique;
- 6° satisfaire à un examen de capacité professionnelle comportant des voyages d'essai.

L'article 6 a été adopté.

Art. 7.

Le texte de l'article 7 s'écarte de l'avis du Conseil d'Etat, reproduit à la page 7 de l'exposé des motifs du projet.

La Commission a discuté le point de vue du Conseil d'Etat et celui du Gouvernement.

Le Conseil d'Etat estime que la perception de droits de pilotage tombe sous l'application de l'article 110 de la Constitution et que ces droits doivent donc, en principe, être établis par la loi. En vertu d'une pratique existante on pourrait éventuellement tolérer que la loi autorise le Roi à fixer les tarifs des droits de pilotage par arrêtés délibérés en Conseil des Ministres, pour autant que ces arrêtés soient soumis ultérieurement, dans un délai déterminé par la loi, à l'approbation du Pouvoir législatif.

Aux termes du premier alinéa de l'article 110 de la Constitution, aucun impôt au profit de l'Etat ne peut être établi que par une loi.

D'autre part, l'article 113 de la Constitution prévoit que hors les cas formellement exceptés par la loi, aucune rétribution ne pourra être exigée des citoyens qu'à titre d'impôt au profit de l'Etat, de la province ou de la commune.

En l'occurrence, la difficulté réside dans la détermination du caractère juridique des droits de pilotage. S'agit-il d'un impôt, au sens de l'article 110 de la Constitution, ou est-il

of kan er integendeel worden beweerd dat het regime wordt ingeroepen dat door artikel 113 wordt voorbehouden aan wat in dat kader « vergeldingen » wordt genoemd?

De Raad van State is in dit opzicht zeer formeel: « 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 ». In principe zou dus de wet én de grondslag én het tarief van de loodsgelden dienen te bepalen. Daartegenover staat de stelling, aangenomen sedert het van kracht worden van de wet van 1 juni 1839 waarbij de loodsdienst in de bevoegdheid van de Regering werd geplaatst, dat de loodsgelden een overwegend vergeldend karakter hebben en derhalve op grond van artikel 113 van de Grondwet door de Uitvoerende Macht kunnen worden vastgesteld. Sedert meer dan een eeuw worden de loodsgeldtarieven trouwens bij koninklijk besluit vastgesteld.

Bij het opstellen van het ontwerp van wet betreffende het loodsen van zeevaartuigen werd veel belang gehecht aan het behoud van deze traditie, in zover dat terzake afgeweken werd van het advies van de Raad van State. Deze afwijking is in werkelijkheid niet gesteund op zuiver juridische gronden — alhoewel de thesis van de Raad vatbaar blijft voor discussie — maar wel hoofdzakelijk om redenen van praktische aard.

In de eerste plaats mag niet uit het oog worden verloren dat de loodsgelden bedoeld in artikel 7 uitsluitend verband houden met het loodsen op de waterwegen waar de Belgische Staat op dit gebied een exclusieve soevereiniteit kan uitoefenen (loodsdiensten in zuiver Belgisch beheer). Deze gebieden zijn zeer beperkt: loodsen op de kusthavens, op de Boven-Schelde en binnen de Belgische gedeelten van de Beneden-Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen. De jaarlijkse opbrengsten van deze gelden zijn dan ook zeer bescheiden (1966: $\pm 8\,000\,000$ frank).

Daartegenover staan de loodsgelden voor het loodsen op de waterwegen die onder gemeenschappelijk Belgisch-Nederlands toezicht staan, die bij internationaal akkoord worden vastgelegd in uitvoering van de verbintenissen die voor België voortvloeien uit de Verdragen van 19 april 1839 en 5 november 1842. Het wetsontwerp is op dit punt trouwens volledig in orde vermits in artikel 1 voorbehoud wordt gemaakt voor de internationale verplichtingen die België « binden ».

Om meer precies te zijn dient gezegd dat de loodsgeldtarieven voor de in gemeenschap met Nederland geëxploiteerde loodsdiensten (van uit zee tot Antwerpen en Gent en vice versa) integrerend deel uitmaken van het Reglement van 20 mei 1843 betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht op de Schelde beneden Antwerpen en het kanaal Gent-Terneuzen, vastgelegd onder vorm van een formele overeenkomst gesloten tussen België en Nederland. Dit maakt dat voor elke wijziging van de loodsgeldtarieven een wijziging van de overeenkomst noodzakelijk is. De oorspronkelijke overeenkomst van 20 mei 1843, en de in de loop der jaren getroffen overeenkomsten tot wijziging ervan (ook voor wat de tarieven betreft), werden steeds aan Belgische zijde bij koninklijke volmacht ondertekend en vervolgens door de Koning bekrachtigd op grond van de bevoegdheid die hem door artikel 68 van de Grondwet is toegekend, deze overeenkomsten niet onderworpen zijnde aan de bekrachtiging der Wetgevende Macht. De bevoegdheid tot vaststelling van de loodsgeldtarieven voor de « conventionele » loodsgelden wordt dus aan de Uitvoerende Macht overgelaten. De jaarlijkse opbrengsten van bedoelde loodsgelden zijn zeer aanzienlijk in vergelijking met deze van de loodsdiensten in exclusief Belgisch beheer, vermits zij in 1966 het cijfer van $\pm 135\,000\,000$ frank (Belgisch aandeel) bereikten.

permis de prétendre qu'il y a lieu de se prévaloir du régime réservé par l'article 113 à ce qui est qualifié dans ce cadre de « rétributions »?

Le Conseil d'Etat se prononce très formellement sur ce point: « 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 ». En principe, il conviendrait donc que la loi fixe à la fois la base et le taux des droits de pilotage. A ce principe s'oppose la thèse admise depuis l'entrée en vigueur de la loi du 1^{er} juin 1839, qui place le service de pilotage dans les attributions du Gouvernement et selon laquelle les droits de pilotage ont un caractère nettement rétributif et peuvent donc être fixés par le Pouvoir exécutif en vertu de l'article 113 de la Constitution. Depuis plus d'un siècle, les taux des droits de pilotage sont d'ailleurs fixés par arrêté royal.

Lors de l'élaboration du projet de loi sur le pilotage des bâtiments de mer, on s'est beaucoup attaché à maintenir cette tradition, à tel point, qu'en ce domaine le texte déroge à l'avis du Conseil d'Etat. En fait, cette dérogation ne se fonde pas sur des motifs purement juridiques — encore que la thèse du Conseil d'Etat puisse donner lieu à discussion — mais principalement sur des raisons d'ordre pratique.

En premier lieu, il ne peut être perdu de vue que les droits de pilotage visés à l'article 7 se rapportent exclusivement au pilotage sur les voies d'eau où l'Etat belge peut exercer, en ce domaine, une souveraineté exclusive (services de pilotage sous administration exclusivement belge). Ces zones sont très limitées: le pilotage sur les ports côtiers, sur le Haut-Escaut, sur les parties belges du Bas-Escaut et du canal Gand-Terneuzen. C'est pourquoi le produit de ces droits est également très modeste (1966: $\pm 8\,000\,000$ de francs).

En regard, il y a les droits pour le pilotage sur les voies d'eau soumises à la surveillance commune de la Belgique et des Pays-Bas, lesquels sont fixés par un accord international en exécution des engagements qui résultent pour la Belgique des Traités du 19 avril 1839 et 5 novembre 1842. Le projet de loi est d'ailleurs tout à fait satisfaisant sur ce point, étant donné qu'à l'article 1^{er} il est fait des réserves au sujet des obligations internationales qui « lient » la Belgique.

Pour être plus précis, il faut dire que les tarifs des droits de pilotage pour les services de pilotage exploités en commun avec les Pays-Bas (de la mer à Anvers et Gand et vice versa) font partie intégrante du Règlement du 20 mai 1843 relatif au pilotage et à la surveillance commune sur l'Escaut en aval d'Anvers et le canal de Gand à Terneuzen, établi sous la forme d'une convention formelle conclue entre la Belgique et les Pays-Bas. Il en résulte que pour toute modification du tarif des droits de pilotage il est nécessaire de procéder à une modification de la convention. La convention initiale du 20 mai 1843 et les conventions conclues au cours des ans en vue de sa modification (également en ce qui concerne les tarifs) ont toujours été signées, du côté belge par délégation royale et ratifiées ensuite par le Roi agissant en vertu du pouvoir qui lui est conféré par l'article 68 de la Constitution, ces conventions n'étant pas soumises à la ratification du Pouvoir législatif. Le pouvoir de fixer les tarifs des droits de pilotage pour les zones de pilotage visées dans la convention est donc laissé au Pouvoir exécutif. Le produit annuel de ces droits est très considérable, comparativement à celui des services de pilotage qui sont sous la gestion exclusive de la Belgique, étant donné qu'en 1966 ils se sont élevés à $\pm 135\,000\,000$ de francs (part de la Belgique).

Vermits de vaststelling van de loodsgelden in verband met de loodsprestaties ressorterend onder het Belgisch-Nederlands beheer, steeds voorafgegaan wordt door overleg tussen beide betrokken Regeringen, is een soepele bekrachtigingsprocedure onontbeerlijk, hetgeen met het huidig regime volkomen bereikt wordt, te meer daar in Nederland de loodsgeldtarieven in uitvoering van de Nederlandse loodswet ook bij koninklijk besluit worden vastgelegd.

In die omstandigheden ligt het voor de hand dat het involgen van het advies van de Raad van State zou leiden tot het in het leven roepen van twee verschillende procedures tot vaststelling van de loodsgelden, hetgeen ondenkbaar is. Als men in overweging neemt dat de « Belgische » loodsgeldtarieven afgestemd zijn op de tarieven geldend voor de « conventionele » loodsgebieden, dan komt daar nog bij dat de door de Raad geadviseerde procedure slechts tot overbodige verwickelingen aanleiding zou geven.

Dit zijn dan de redenen waarom het inzake artikel 7 verkieslijk geacht werd het advies van de Raad van State niet te volgen en de door de Regering voorgestelde tekst te behouden.

Het artikel wordt ongewijzigd aangenomen.

Art. 8.

Dit artikel behandelt de loodsplicht en de verplichte betaling der loodsgelden zelfs indien geen gebruik gemaakt wordt van de diensten van een loods. Anderzijds wordt door hetzelfde artikel een mogelijkheid geboden tot vrijstelling van betaling of tot terugbetaling van loodsgelden.

Deze schijnbare tegenspraak werd in de Commissie opgeworpen. Dat er echter geen tegenspraak is wordt duidelijk met wat volgt :

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.

Dat is de algemene regel, die men ook terugvindt in het Reglement van 20 mei 1843, zijnde het « Algemeen loodsreglement » voor de loodsgebieden die onder gemengd Belgisch-Nederlands beheer zijn geplaatst.

Deze algemene regel, die verband houdt met de opgelegde loodsplicht, is ingegeven en verantwoord om reden van het feit dat een kapitein die geen loods neemt zijn bestemming slechts kan bereiken dank zij de door de loodsdiensten aangebrachte en onderhouden bebaknings- en verlichtingsinstallaties, waarvan de aanzienlijke kosten in de resultaat-rekeningen van deze loodsdiensten worden verrekend. Terloops weze hier nog gezegd dat deze verantwoording ook wordt aangewend om te bewijzen dat de loodsgelden een overwegend vergeldend karakter hebben.

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 diensten van een loods te verschaffen.

Dit is de enige uitzondering op de algemene regel gesteld in het eerste lid, die men trouwens ook terugvindt in het reeds vernoemd Reglement van 20 mei 1843. Deze uitzondering is ingegeven door billijkheidsoverwegingen. Inderdaad, indien de kapitein geen loods heeft kunnen verkrijgen die hij tijdig heeft besteld of op de gestelde wijze heeft aangevraagd, wijst dit op een tekortkoming van de loodsdiensten (bv. personeelstekort, gebrekkige organisatie) die rechtvaardigheidshalve niet ten gelde kan worden gemaakt ten laste van de kapitein, die de dienst waarom hij had verzocht heeft moeten ontberen.

Het artikel wordt aangenomen.

Etant donné que la fixation des droits de pilotage en ce qui concerne les prestations qui dépendent de la gestion commune belgo-néerlandaise est toujours précédée de consultations entre les deux gouvernements intéressés, il est indispensable de disposer d'une procédure souple en matière de ratification; le régime actuel y pourvoit tout à fait. D'autant plus qu'aux Pays-Bas les tarifs des droits de pilotage sont également fixés par arrêté royal, en exécution de la loi néerlandaise sur le pilotage.

Dans ces circonstances, il est évident que, si l'on se conformait à l'avis du Conseil d'Etat, on aboutirait à mettre sur pied deux procédures différentes pour la fixation des droits de pilotage, ce qui est inconcevable. Considérant en outre que les tarifs belges des droits de pilotage sont alignés sur les tarifs en vigueur dans les zones de pilotage visées par la convention, il faut ajouter que la procédure proposée par le Conseil n'engendrerait que des complications superflues.

Telles sont les raisons pour lesquelles il a été estimé préférable, en ce qui concerne l'article 7, de ne pas suivre l'avis du Conseil d'Etat et de maintenir le texte proposé par le Gouvernement.

L'article a été adopté sans modification.

Art. 8.

Cet article traite de l'obligation de prendre un pilote et celle de payer le droit de pilotage, même s'il n'est pas fait usage des services d'un pilote. Le même article ouvre la possibilité d'une exonération ou d'une remise des droits de pilotage.

Cette contradiction apparente a été objectée en Commission. L'absence de toute contradiction résulte toutefois clairement de ce qui suit :

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

Telle est la règle générale que l'on retrouve également dans le Règlement du 20 mai 1843, c'est-à-dire dans le « règlement général du pilotage » dans les zones de pilotage placées sous la gestion commune de la Belgique et des Pays-Bas.

Cette règle générale, qui est en relation avec le pilotage obligatoire, est inspirée et justifiée par le fait qu'un capitaine qui ne prend pas de pilote, ne peut gagner sa destination que grâce aux installations de balisage et d'éclairage placées et entretenues par le service de pilotage et dont les frais considérables sont pris en charge au compte des résultats de ce service de pilotage. Signalons incidemment que cette justification est également utilisée pour prouver que les droits de pilotage ont principalement un caractère rétributif.

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.

C'est la seule exception à la règle générale prévue au premier alinéa; on la retrouve d'ailleurs également dans le Règlement précité du 20 mai 1843. Cette exception s'inspire de considérations d'équité. En effet, si le capitaine n'a pu obtenir le pilote qu'il a demandé à temps ou de la manière prévue, ce fait met en lumière une carence du service de pilotage, une pénurie de personnel, une organisation défectueuse, par exemple, laquelle, en toute équité, ne peut être mise à charge de ce capitaine qui a dû se passer du service qu'il avait demandé.

L'article a été adopté.

Art. 9.

Het artikel wordt aangenomen.

Art. 10.

Tijdens de bespreking van dit artikel in de Commissie heeft een gedachtenwisseling plaatsgehad over de betekenis van de term « zekerheid ». Deze gedachtenwisseling werd besloten met de algemeen bijgetreden conclusie dat met deze term een veel ruimere betekenis wordt bekomen dan met de termen « borgsom » of « waarborg » en dat het derhalve aanbeveling verdient hem te behouden.

Er mag inderdaad niet uit het oog worden verloren dat in de bestaande praktijk deze « zekerheid » kan bestaan in het deponeren van een borgsom in speciën, het verstrekken van een doorlopende bankgarantie of het geven van een solidaire borgstelling door een gevestigde vereniging van scheepsagenten. Terloops weze gezegd dat de term « zekerheid » op advies van de Raad van State gebruikt werd.

In de Franse tekst, vierde regel, moet men in plaats van « le pilotage » lezen : « le service du pilotage ».

De gewijzigde tekst wordt aangenomen.

Art. 11 en 12.

De artikelen 11 en 12 worden aangenomen.

Art. 13.

In het eerste lid wordt gesproken over het algemeen loodsreglement. Het wordt wenselijk geacht deze term te verduidelijken en tevens wordt de wens uitgedrukt dat daarvan zou gebruik gemaakt worden om een reglementering uit te vaardigen van het loodswerk in de havengebieden welke niet onder toepassing van de voorgestelde wetsbeschikking vallen.

Met « algemeen loodsreglement » wordt bedoeld een reglement (koninklijk besluit) waarin zijn opgenomen de diverse beschikkingen betreffende de organisatie en werking der loodsdiensten onder exclusief Belgisch beheer, opgericht in uitvoering van artikel 3 van het wetsontwerp. De bepalingen ervan zijn gemeen aan alle loodsstations.

Het algemeen loodsreglement zal bepalingen bevatten betreffende :

- 1° het bestuur der loodsdiensten;
- 2° de loodsgebieden (uitvoering van artikel 4 van het wetsontwerp);
- 3° de vrijstellingen van de loodsverplichting (uitvoering van artikel 4 van het wetsontwerp);
- 4° de onderscheidingstekens der loodsvaartuigen en de scieu tot aanvraag van een loods;
- 5° de verplichtingen van de loodsen;
- 6° de verplichtingen van de kapiteins.

Het huidig « algemeen loodsreglement » is het koninklijk besluit van 2 augustus 1842, genomen in uitvoering van de wet van 1 juni 1839, dat volkomen verouderd is en trouwens nooit volgens de wettelijke normen werd gepubliceerd.

Het is niet mogelijk in het algemeen loodsreglement schikkingen te voorzien voor de gebieden welke bv. tot het stadsdomein behoren zoals de havendokken van Antwerpen of voor waterwegen waarvan de exploitatie door de Staat in concessie werd gegeven aan parastatale instellingen zoals

Art. 9.

L'article 9 a été adopté.

Art. 10.

Au cours de la discussion de cet article en Commission, un échange de vues a eu lieu concernant la signification du terme néerlandais « zekerheid ». La conclusion unanime du débat a été que ce mot a un sens beaucoup plus large que les termes « borgsom » ou « waarborg » et qu'il est recommandé, par conséquent, de le maintenir.

Il ne peut être perdu de vue, en effet, que dans la pratique courante, cette « zekerheid » peut consister dans le dépôt d'un cautionnement en espèces, l'octroi d'une garantie bancaire permanente ou l'octroi d'un cautionnement solidaire par une association établie d'agents maritimes. Incidemment, il y a lieu de dire que le mot « zekerheid » a été utilisé sur avis du Conseil d'Etat.

A la quatrième ligne, il y a lieu de lire, au lieu de « le pilotage », « le service du pilotage ».

Le texte modifié a été adopté.

Art. 11 et 12.

Les articles 11 et 12 ont été adoptés.

Art. 13.

Au premier alinéa, il est fait état d'un règlement général de pilotage. Il a été estimé souhaitable de préciser cette expression et le vœu a également été exprimé que l'occasion soit mise à profit pour édicter une réglementation relative au pilotage dans les zones portuaires qui échappent à l'application des dispositions légales proposées.

Par « règlement général de pilotage », on entend un règlement (arrêté royal) où sont reprises les diverses dispositions relatives à l'organisation et au fonctionnement des services de pilotage soumis à l'autorité exclusive de la Belgique et constitués en exécution de l'article 3 du projet de loi. Ces dispositions sont communes à toutes les stations de pilotage.

Le règlement général de pilotage contiendra des dispositions relatives :

- 1° à l'administration du service de pilotage;
- 2° aux zones de pilotage (en exécution de l'article 4 du projet de loi);
- 3° aux exonérations de l'obligation de prendre un pilote (en exécution de l'article 4 du projet de loi);
- 4° aux signes distinctifs des bâtiments de pilotage et aux signaux de demande d'un pilote;
- 5° aux obligations des pilotes;
- 6° aux obligations des capitaines.

L'actuel « règlement général de pilotage » est constitué par l'arrêté royal du 2 août 1842 pris en exécution de la loi du 1^{er} juin 1839 et qui est parfaitement suranné; il n'a, d'ailleurs, jamais été publié dans les normes légales.

Il est impossible d'inclure dans le règlement général de pilotage des dispositions relatives à des zones qui font partie, par exemple, du domaine urbain, comme les bassins du port à Anvers, ou à des voies d'eaux dont l'exploitation a été donnée en concession par l'Etat à des organismes parasta-

de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen of de N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel.

Dit neemt niet weg dat langs de Minister van Openbare Werken, tot wiens bevoegdheid dit behoort, pogingen gedaan worden om te bereiken dat de uitbatende instelling zich inspireert op de reglementering en de bekwaamheidsvereisten welke voor de loodsdiensten van de Staat gelden.

In het tweede lid worden de woorden « het loodswezen » vervangen door : « de dienst van het loodswezen ».

Het artikel wordt aangenomen.

Art. 14.

Het artikel wordt aangenomen.

Art. 15.

Het artikel wordt aangenomen.

Met inachtneming van de vormwijzigingen wordt het wetsontwerp eenparig, op 2 onthoudingen na, goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. CLAEYS.

De Voorzitter,
L. MOYERSOEN.

taux, comme la Société des Installations maritimes de Bruges ou la S.A. du Canal maritime et des Installations portuaires de Bruxelles.

Ceci n'empêche que, par l'intermédiaire du Ministre des Travaux publics, dont ce sont les attributions, des tentatives sont faites en vue d'amener l'institution exploitante à s'inspirer de la réglementation et des titres de capacités qui sont en vigueur pour les services de pilotage de l'Etat.

Au deuxième alinéa du texte néerlandais, les mots « het loodswezen » sont remplacés par les mots « de dienst van het loodswezen ».

L'article a été adopté.

Art. 14.

L'article a été adopté.

Art. 15.

L'article a été adopté.

Compte tenu des modifications de forme, le projet de loi a été adopté à l'unanimité moins 2 abstentions.

Le Rapporteur,
A. CLAEYS.

Le Président,
L. MOYERSOEN.