

Chambre des Représentants

SESSION 1981-1982

17 JUIN 1982

PROJET DE LOI

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

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans l'intérêt de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution des mers, le Conseil des Communautés européennes a arrêté le 21 décembre 1978 à l'intention des Etats-membres une directive relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche.

L'article 1^{er}, § 1^{er}, de cette directive invite les Etats-membres riverains de la mer du Nord ou de la Manche à prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées pour garantir que les navires recourant aux services de pilotes hauturiers dans la mer du Nord et dans la Manche puissent disposer de pilotes hauturiers suffisamment qualifiés dotés d'un certificat délivré par une autorité compétente d'un de ces Etats-membres, et attestant leur aptitude pour le pilotage de navires dans la mer du Nord et dans la Manche.

L'article 1^{er}, § 2, de cette directive invite chaque Etat-membre à prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées pour inciter les navires battant son pavillon national, qui souhaitent se faire piloter, à ne recourir, dans la mer du Nord et dans la Manche, qu'à des pilotes hauturiers dotés d'un certificat au sens du § 1^{er} ou d'un certificat équivalent délivré par une autorité compétente d'un autre Etat riverain de la mer du Nord.

L'article 2 de cette directive invite les Etats-membres, après consultation de la Commission, à mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 1980, et d'en informer immédiatement la Commission.

L'article 3 précise que les Etats-membres sont destinataires de la présente directive.

..

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1981-1982

17 JUNI 1982

WETSONTWERP

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

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het belang van de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging van de zee, heeft de Raad der Europese Gemeenschappen op 21 december 1978 een richtlijn vastgesteld, gericht aan de Lid-Staten, inzake het loodsen van schepen door Noordzee-loodsen op de Noordzee en in het Kanaal.

In artikel 1, lid 1, van deze richtlijn worden de Lid-Staten die een kuststaat van de Noordzee of het Kanaal zijn, verzocht alle nodige en passende maatregelen te treffen om te waarborgen dat schepen die voor het loodsen op de Noordzee en in het Kanaal een beroep doen op de diensten van een Noordzee-loods, kunnen beschikken over in voldoende mate gekwalificeerde Noordzee-loodsen, die houder zijn van een door een bevoegde autoriteit van een dezer Lid-Staten afgegeven certificaat waaruit hun bekwaamheid blijkt om schepen om de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.

In artikel 1, lid 2, van deze richtlijn wordt elke Lid-Staat verzocht alle noodzakelijke en passende maatregelen te treffen om schepen die onder zijn nationale vlag varen en die op de Noordzee en in het Kanaal willen worden geloodst, aan te sporen alleen een beroep te doen op Noordzee-loodsen die houder zijn van een certificaat in de zin van lid 1, of een gelijkwaardig certificaat dat is afgegeven door een bevoegde autoriteit van een andere kuststaat van de Noordzee.

In artikel 2 van deze richtlijn worden de Lid-Staten verzocht, na raadpleging van de Commissie, de nodige wettelijke en bestuurs-rechtelijke bepalingen in werking te doen treden om uiterlijk op 1 januari 1980 aan deze richtlijn te voldoen en de Commissie daarvan onverwijld in kennis te stellen.

Artikel 3 preciseert dat deze richtlijn gericht is tot de Lid-Staten.

..

Tout d'abord, il importe de souligner que la liberté de navigation est garantie dans le cadre des accords et des traités internationaux. C'est ainsi qu'il n'est pas possible à l'heure actuelle d'imposer légalement aux capitaines de bâtiments de mer l'obligation de pilotage dans les eaux internationales. L'instauration d'un certificat de pilote hauturier vise dès lors à permettre aux capitaines de bâtiments de mer qui souhaitent se faire piloter, de recourir aux services d'un « pilote hauturier suffisamment qualifié ». Les capitaines de bâtiments de mer battant pavillon national qui souhaitent se faire piloter, peuvent en outre être incités à recourir aux services d'un pilote hauturier qualifié.

Pour l'exécution de cette directive il importe donc avant tout de protéger le certificat de pilote hauturier par un statut légal et de fixer les principes essentiels d'organisation par analogie et/ou conformément à la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer.

L'article 1^{er} du projet de loi instaure légalement le certificat de pilote hauturier.

L'article 2 insiste sur la qualification indispensable, requise pour l'obtention du certificat de pilote hauturier, et précise que le certificat n'est pas valable pour le pilotage des bâtiments de mer dans les zones pour lesquelles un service de pilotage est instauré par les Etats riverains. En même temps il confie au Roi le pouvoir d'indiquer les zones de la mer du Nord et de la Manche dans lesquelles le certificat est valable et de limiter, le cas échéant, la validité du certificat à certains types de navires.

L'article 3 confie au Roi le pouvoir de déterminer les conditions de délivrance, de refus, de renouvellement, de retrait et suspension du certificat de pilote hauturier. Il est essentiel pour la sécurité de la navigation que le certificat ne soit délivré et renouvelé qu'après avoir constaté que le candidat possède et continue à posséder la qualification requise. Il résulte de ce qui précède qu'un contrôle périodique s'impose de la connaissance de la réglementation nautique qui peut avoir été modifié entre-temps, et de l'évolution des voies navigables, y compris de leur balisage. Le pouvoir conféré au Roi de retirer ou de suspendre éventuellement le certificat pour un délai déterminé, constitue un moyen susceptible de sanctionner toute inconduite notoire ou usage abusif du certificat, par exemple le pilotage dans des zones de pilotage réservées aux pilotes de l'Etat.

L'article 4 prévoit la création, par le Roi, d'une commission nautique de contrôle et détermine sa compétence.

L'article 5 protège le certificat de pilote hauturier de la mer du Nord, dont le statut est garanti par la loi, en rendant passible de peine quiconque se dit pilote hauturier qualifié sans être titulaire d'un certificat valable.

L'article 6 vise à décliner la responsabilité de l'Etat pour tout dommage que le titulaire d'un certificat de pilote hauturier pourrait causer dans l'exercice de sa profession.

*Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Vooreerst moet worden opgemerkt dat in het kader van de internationale overeenkomsten en verdragen de vrijheid van de scheepvaart gewaarborgd is. Het is derhalve nu wettelijk niet mogelijk de kapiteins van zeevaartuigen loodsplicht op te leggen in internationale wateren. De instelling van een certificaat van Noordzee-loods heeft daarom tot doel de kapiteins van zeevaartuigen de mogelijkheid te bieden, zo zij loodsassistentie wensen, beroep te doen op een « in voldoende mate gekwalificeerde Noordzee-loods ». De kapiteins van zeevaartuigen onder nationale vlag kunnen daarenboven aangespoord worden, zo zij een loods wensen te nemen, een gekwalificeerde Noordzee-loods te nemen.

Voor de uitvoering van deze richtlijn is het dus vooreerst aangewezen het certificaat van Noordzee-loods een wettelijk beschermd statuut te verlenen en de essentiële inrichtingsprincipen, analoog en/of aansluitend op de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, vast te leggen.

In artikel 1 van het ontwerp van wet wordt het certificaat van Noordzee-loods wettelijk ingevoerd.

Artikel 2 legt de nadruk op de onontbeerlijke kwalificatie, noodzakelijk om het certificaat van Noordzee-loods te bekomen, en preciseert dat het certificaat niet geldig is voor het loodsen van zeevaartuigen in de gebieden waarop door de kuststaten een loodsdienst is ingesteld. Tevens verleent het de Koning de bevoegdheid de maritieme zones van de Noordzee en het Kanaal aan te duiden waarvoor het certificaat geldig is en de geldigheid van het certificaat, zo daartoe noodzaak bestaat, te beperken tot een bepaald type van schepen.

Artikel 3 verleent de Koning de bevoegdheid de voorwaarden te bepalen van aflevering, weigering, vernieuwing, intrekking en schorsing van het certificaat van Noordzee-loods. Het is essentieel voor een veilige scheepvaart dat het certificaat slechts wordt afgeleverd en vernieuwd nadat vastgesteld is dat de kandidaten in voldoende mate gekwalificeerd zijn en gebleven zijn. Hieruit volgt dat een periodieke controle van de kennis van de inmiddels mogelijk gewijzigde nautische reglementering en van de evolutie van de vaarwaters, inclusief de bebakening ervan, zich opdringt. De bevoegdheid welke aan de Koning wordt verleend het certificaat eventueel in te trekken of te schorsen voor een bepaalde periode moet worden gezien als een mogelijkheid tot sanctie bij vastgesteld wangedrag of bij misbruik van het certificaat, bv. het loodsen in loodsvaarwateren voorbehouden aan staatsloodsen.

Artikel 4 voorziet in de oprichting, door de Koning, van een nautische toezichtscommissie en bepaalt haar bevoegdheden.

Artikel 5 beveiligt het statutair bij wet beschermd certificaat van Noordzee-loods door elke persoon die zich uitgeeft voor een gekwalificeerde Noordzee-loods zonder in het bezit te zijn van een geldig certificaat, strafbaar te stellen.

Artikel 6 heeft tot doel de verantwoordelijkheid van de Staat af te wijzen voor de schade welke de houder van een certificaat van Noordzee-loods in het uitoefenen van zijn beroep zou veroorzaken.

*De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre, et par le Ministre des Communications, le 18 janvier 1980, d'une demande d'avis sur un projet de loi « relative à l'instauration d'un certificat de pilote hauturier dans la mer du Nord et dans la Manche », amendé par le Ministre le 18 novembre 1980, a donné le 22 décembre 1980 l'avis suivant :

Le projet tend à mettre à la disposition des bâtiments de mer navigant dans la mer du Nord et dans la Manche, des pilotes hauturiers qualifiés.

A cette fin, la loi en projet crée le certificat de pilote hauturier. Les conditions de l'octroi, du refus, du renouvellement, du retrait et de la suspension de ce certificat seront fixées par le Roi. Le port abusif du titre de pilote hauturier qualifié est puni des peines prévues à l'article 6 du projet.

En présentant ce projet aux Chambres législatives, le Gouvernement entend se conformer à la Directive du Conseil des Communautés européennes du 21 décembre 1978, relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche (79/115/C.E.E.; J.O. 8 février 1979, 1. 33/32).

La Commission des Communautés européennes n'a fait, dans son avis du 16 juin 1980, aucune observation sur la loi en projet.

∴

EXAMEN DU TEXTE

Intitulé

L'intitulé suivant est proposé :

« Projet de loi créant le certificat de pilote hauturier pour le pilotage des navires dans la mer du Nord et dans la Manche ».

Dispositif

Article 1^{er}.

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

« Article 1^{er}. — Il est créé un certificat de pilote hauturier pour le pilotage des bâtiments de mer dans la mer du Nord et dans la Manche ».

Art. 2.

Selon les explications du fonctionnaire délégué, l'exclusion prévue à la fin de l'article concerne tous les Etats riverains de la mer du Nord. Le mot « voisins » doit donc être omis.

Il est proposé de reprendre dans cet article les dispositions de l'article 4 relatives à la validité du certificat.

L'article 2 serait, dès lors, rédigé comme suit :

« Art. 2. — Le certificat de pilote hauturier est délivré, à sa demande, à toute personne jugée suffisamment qualifiée pour piloter des bâtiments de mer dans la mer du Nord et dans la Manche.

» Le Roi détermine les zones pour lesquelles le certificat est valable, à l'exclusion des zones pour lesquelles les Etats riverains ont organisé un service obligatoire de pilotage.

» Le Roi peut limiter la validité du certificat au pilotage de certains types de navires. »

Art. 3.

Selon l'exposé des motifs, « l'article 3 définit le pilotage et, partant, détermine la nature du rôle du pilote dans cette opération. Il règle donc une question juridique importante de la même façon que l'article 5 de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer ».

La référence à la loi du 3 novembre 1967 est de nature à créer une certaine confusion.

Les situations que règle la loi précitée et celles que semble régler l'article 3 de la loi en projet sont fondamentalement différentes. Dans le premier cas, la loi organise un service public de pilotage — et l'article 5 dispose que les pilotes sont nommés par le Ministre qui a le service de pilotage dans ses attributions — tandis que la loi en projet se borne à créer un certificat et à protéger le titre de pilote hauturier.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 18de januari 1980 door de Vice-Eerste Minister, en de Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende de instelling van een certificaat van Noordzee-loods op de Noordzee en in het Kanaal », door de Minister op 18 november 1980 geamendeerd, heeft de 22ste december 1980 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt ertoe gekwalificeerde Noordzee-loodsen ter beschikking te stellen van de in de Noordzee en het Kanaal varende zeevaartuigen.

Te dien einde stelt de ontwerp-wet het certificaat van Noordzee-loods in. De Koning zal vaststellen onder welke voorwaarden dat certificaat toegekend, geweigerd, vernieuwd, ingetrokken en geschorst wordt. Op het wederrechtelijk voeren van de titel van gekwalificeerd Noordzee-loods staan de bij artikel 6 van het ontwerp gestelde straffen.

De Regering legt dit ontwerp aan de Wetgevende Kamers voor ter conformering aan de Richtlijn van de Raad der Europese Gemeenschappen van 21 december 1978 inzake het loodsen van schepen door Noordzee-loodsen op de Noordzee en in het Kanaal (79/115/E.E.G.; Publicatieblad 8 februari 1979, 1. 33/32).

De Commissie van de Europese Gemeenschappen heeft in haar advies van 16 juni 1980 geen enkele opmerking bij de ontwerp-wet gemaakt.

∴

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Opschrift

Als opschrift wordt voorgesteld :

« Ontwerp van wet houdende instelling van het certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van schepen in de Noordzee en in het Kanaal ».

De artikelen

Artikel 1.

Voor dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Artikel 1. — Een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van zeevaartuigen op de Noordzee en in het Kanaal wordt ingesteld ».

Art. 2.

Naar de gemachtigde ambtenaar verklaart slaat de aan het slot van het artikel bedoelde uitsluiting op alle kuststaten van de Noordzee. Het woord « aangrenzend » moet derhalve worden geschrapt.

Voorgesteld wordt in dit artikel de bepalingen van artikel 4 betreffende de geldigheid van het certificaat over te nemen.

Artikel 2 zou dan als volgt worden gelezen :

« Art. 2. — Het certificaat van Noordzee-loods wordt, op verzoek van de gegadigde, afgegeven aan ieder die voldoende gekwalificeerd wordt geacht om zeevaartuigen op de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.

» De Koning bepaalt de zones waarvoor het certificaat geldig is, met uitsluiting van de loodsmanwateren waarvoor de kuststaten een verplichte loodsdienst hebben georganiseerd.

» De Koning kan de geldigheid van het certificaat beperken tot het loodsen van bepaalde scheepstypes. »

Art. 3.

Volgens de memorie van toelichting « bepaalt artikel 3 het loodsen en legt (het) bijgevolg de aard van de rol van de loods in deze verrichting vast. Het regelt derhalve een belangrijke juridische kwestie op identiek dezelfde wijze als vastgelegd in artikel 5 van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen ».

De verwijzing naar de wet van 3 november 1967 kan tot enig misverstand aanleiding geven.

De toestanden welke die wet regelt verschillen grondig van die welke artikel 3 van de ontwerp-wet lijkt te regelen. In het eerste geval organiseert de wet een openbare loodsdienst — en artikel 5 bepaalt dat de loodsen benoemd worden door de Minister die de dienst van het loodswezen in zijn bevoegdheid heeft — terwijl de ontwerp-wet zich beperkt tot het instellen van een certificaat en het beschermen van de titel van Noordzee-loods.

Les motifs qui justifient l'article 5 de la loi du 3 novembre 1967, à savoir la nécessité de définir les responsabilités respectives du capitaine et du pilote, ne peuvent être retenus en l'occurrence. D'une part, en effet, il n'y a pas d'obligation de recourir aux services d'un pilote hauturier et, d'autre part, le capitaine, s'il recourt à ces services, a le libre choix du pilote qui, de son côté, peut refuser l'offre ainsi faite. Les rapports qui s'établissent entre l'un et l'autre sont de nature contractuelle.

Par ailleurs, le projet se borne à créer le certificat de pilote hauturier et à en protéger le titre. Il ne concerne d'aucune manière les problèmes de responsabilité qui peuvent surgir à l'occasion du pilotage de navires en haute mer. Ces problèmes font d'ailleurs l'objet de conventions internationales et des dispositions reprises dans le Livre II, Titre VII, du Code de commerce.

Le fonctionnaire délégué a admis que l'article 3 ne trouvait pas sa place dans le projet et qu'il devait par conséquent être omis.

Art. 4.

Compte tenu de la rédaction proposée pour l'article 2, l'article 4 devrait être rédigé comme suit :

« Art. 4. — Le Roi détermine les conditions d'octroi, de refus, de renouvellement, de retrait et de suspension du certificat de pilote hauturier ».

Art. 6.

La rédaction suivante est proposée pour cet article :

« Art. 6. — Quiconque offre ses services en qualité de pilote hauturier sans être titulaire du certificat prévu par la présente loi ou d'un certificat équivalent, délivré par l'autorité compétente d'un Etat riverain de la mer du Nord, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de deux mille à dix mille francs, ou d'une de ces peines seulement ».

Art. 7.

Telle qu'elle est rédigée, cette disposition paraît vouloir exonérer l'Etat d'une responsabilité difficilement concevable, le pilote hauturier n'étant ni organe ni préposé de l'Etat et ne pouvant, par conséquent, pas engager la responsabilité de celui-ci dans l'exercice de sa profession.

Si, néanmoins, la disposition était jugée utile, elle serait plus simplement rédigée comme suit :

« Art. 7. — L'Etat n'est pas responsable du dommage que le titulaire d'un certificat de pilote hauturier pourrait causer dans l'exercice de sa profession ».

Art. 8.

Il ne s'indique pas de donner un effet rétroactif, d'ailleurs purement fictif, aux dispositions du projet qui n'ont pas un caractère pénal.

Quant à l'article 6, il ne peut certainement pas recevoir un tel effet rétroactif, s'agissant précisément d'une disposition de caractère pénal.

La chambre était composée de
MM. :

P. TAPIE, *président de chambre*;
Ch. HUBERLANT,
P. KNAEPEN, *conseillers d'Etat*;
C. DESCHAMPS,
L. MATRAY, *assesseurs de la section de législation*;

M^{me} :

J. Truyens, *greffier*.

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

Le rapport a été présenté par M. J. COOLEN, premier auditeur.

Le Greffier,
(s.) J. TRUYENS.

Le Président,
(s.) P. TAPIE.

De motivering voor artikel 5 van de wet van 3 november 1967, te weten de noodzaak om de onderscheiden verantwoordelijkheden van kapitein en loods te omschrijven, geldt hier niet. Enerzijds bestaat er immers geen verplichting om een beroep op de diensten van een Noordzee-loods te doen, anderzijds kan de kapitein, wanneer hij een beroep op dergelijke diensten doet, de loods vrijelijk kiezen, terwijl deze het hem gedane aanbod kan weigeren. De tussen hen ontstane betrekkingen zijn van contractuele aard.

Overigens doet het ontwerp niets meer dan het certificaat van Noordzee-loods instellen en de titel ervan beschermen. Het raakt op generlei wijze aan de aansprakelijkheidsproblemen die kunnen rijzen naar aanleiding van het loodsden van schepen op zee. Die problemen worden overigens geregeld in internationale overeenkomsten en in de bepalingen van Boek II, Titel VII, van het Wetboek van koophandel.

De gemachtigde ambtenaar heeft dan ook toegegeven dat artikel 3 niet thuis hoort in het ontwerp en dient te vervallen.

Art. 4.

Gelet op de voor artikel 2 voorgestelde lezing kan artikel 4 als volgt worden opgesteld :

« Art. 4. — De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van Noordzee-loods verleend, geweigerd, hernieuwd, ingetrokken en geschorst wordt ».

Art. 6.

Voor dit artikel wordt de volgende tekst voorgesteld :

« Art. 6. — Hij die zijn diensten als Noordzee-loods aanbiedt zonder houder te zijn van het certificaat waarin deze wet voorziet of van een door de bevoegde autoriteit van een Noordzee-kuststaat afgegeven gelijkwaardig certificaat, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van tweeduizend frank tot tienduizend frank of met een van die straffen alleen ».

Art. 7.

Zoals ze is gesteld, wekt deze bepaling de indruk dat ze de Staat wil ontslaan van een aansprakelijkheid die moeilijk denkbaar is : de Noordzee-loods is noch orgaan noch aangestelde van de Staat, zodat deze niet aansprakelijk gesteld kan worden als de loods zijn beroep uitoefent.

Acht men die bepaling toch dienstig, dan ware de volgende lezing eenvoudiger :

« Art. 7. — De Staat is niet aansprakelijk voor de schade die de houder van een certificaat van Noordzee-loods mocht veroorzaken in de uitoefening van zijn beroep ».

Art. 8.

Het is niet raadzaam aan de bepalingen van het ontwerp zonder strafrechtelijk karakter een overigens zuiver denkbeeldige terugwerkende kracht te verlenen.

Die terugwerking kan hoe dan ook niet verbonden worden aan artikel 6, aangezien het hier juist wel een bepaling met strafrechtelijk karakter betreft.

De kamer was samengesteld uit
de HH. :

P. TAPIE, *kamervoorzitter*;
Ch. HUBERLANT,
P. KNAEPEN, *staatsraden*;
C. DESCHAMPS,
L. MATRAY, *assessoren van de afdeling wetgeving*;

Mevr. :

J. Truyens, *griffier*.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. J. COOLEN, eerste auditeur.

De Griffier,
(get.) J. TRUYENS.

De Voorzitter,
(get.) P. TAPIE.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN, ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Relations extérieures et de Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Relations extérieures et Notre Ministre des Communications et des Postes, Télégraphes et Téléphones sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}.

Il est créé un certificat de pilote hauturier pour le pilotage des bâtiments de mer dans la mer du Nord et dans la Manche.

Art. 2.

Le certificat de pilote hauturier est délivré, à sa demande, à toute personne jugée suffisamment qualifiée pour piloter des bâtiments de mer dans la mer du Nord et dans la Manche.

Le Roi détermine les zones pour lesquelles le certificat est valable, à l'exclusion des zones pour lesquelles les Etats riverains ont organisé un service obligatoire de pilotage.

Le Roi peut limiter la validité du certificat au pilotage de certains types de bâtiments de mer.

Art. 3.

Le Roi détermine les conditions d'octroi, de refus, de renouvellement, de retrait et de suspension du certificat de pilote hauturier.

Art. 4.

Le Roi crée une commission nautique de contrôle chargée de donner :

a) un avis relatif à la compétence professionnelle du demandeur du certificat, pour la zone se rapportant au certificat demandé;

b) une proposition motivée en matière d'octroi, de refus, de suspension ou de retrait du certificat.

Art. 5.

Quiconque offre ses services en qualité de pilote hauturier sans être titulaire du certificat prévu par la présente loi ou d'un certificat équivalent, délivré par l'autorité compétente d'un Etat riverain de la mer du Nord, sera puni d'un emprisonnement de huit jours à six mois et d'une amende de deux mille à dix mille francs, ou d'une de ces peines seulement.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN, KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Buitenlandse Betrekkingen en Onze Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

Artikel 1.

Een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van zeevaartuigen op de Noordzee en in het Kanaal wordt ingesteld.

Art. 2.

Het certificaat van Noordzee-loods wordt, op verzoek van de gegadigde, afgegeven aan ieder die voldoende gekwalificeerd wordt geacht om zeevaartuigen op de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.

De Koning bepaalt de zones waarvoor het certificaat geldig is, met uitsluiting van de loodsvaarwateren waarvoor de kuststaten een verplichte loodsdienst hebben georganiseerd.

De Koning kan de geldigheid van het certificaat beperken tot het loodsen van bepaalde scheepstypes.

Art. 3.

De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van Noordzee-loods verleend, geweigerd, hernieuwd, ingetrokken en geschorst wordt.

Art. 4.

De Koning richt een Nautische toezichtscommissie op die ermee belast is :

a) advies uit te brengen over de beroepsbekwaamheid van de aanvrager van het certificaat, voor de zone waarvoor het certificaat wordt aangevraagd;

b) een gemotiveerd voorstel te doen inzake verlening, weigering, schorsing of intrekking van een certificaat.

Art. 5.

Hij die zijn diensten als Noordzee-loods aanbiedt zonder houder te zijn van het certificaat waarin deze wet voorziet of van een door de bevoegde autoriteit van een Noordzee-kuststaat afgegeven gelijkwaardig certificaat, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van tweeduizend tot tienduizend frank of met een van die straffen alleen.

Art. 6.

L'Etat n'est pas responsable du dommage que le titulaire d'un certificat de pilote hauturier pourrait causer dans l'exercice de sa profession.

Donné à Bruxelles, le 14 juin 1982.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

*Le Ministre des Communications
et des Postes, Télégraphes et Téléphones,*

H. DE CROO.

Le Ministre des Relations extérieures,

L. TINDEMANS.

Art. 6.

De Staat is niet aansprakelijk voor de schade die de houder van een certificaat van Noordzee-loods mocht veroorzaken in de uitoefening van zijn beroep.

Gegeven te Brussel, 14 juni 1982.

BOUDEWIJN.

VAN KONINGSWEGE :

*De Minister van Verkeerswezen
en Posterijen, Telegrafie en Telefonie,*

H. DE CROO.

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen,

L. TINDEMANS.

ANNEXE I.

AVIS DE LA COMMISSION
du 16 juin 1980

adressé au gouvernement de Belgique concernant l'exécution de la directive 79/115/CEE du Conseil relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers opérant dans la mer du Nord et dans la Manche

1. Par lettre en date du 9 janvier 1980, la Représentation Permanente de la Belgique auprès des Communautés Européennes a présenté à la consultation de la Commission, au titre de l'article 2 de la directive en question :

- un avant-projet de loi relative à l'instauration d'un certificat de pilote hauturier dans la mer du Nord et dans la Manche;
- un projet d'arrêté royal portant exécution de la loi précitée;
- un projet d'arrêté ministériel portant exécution de l'arrêté royal susvisé;
- un projet d'arrêté royal créant la Commission nautique de contrôle.

2. L'examen du projet d'arrêté royal portant exécution du projet de loi relative à l'instauration d'un certificat de pilote hauturier dans la Mer du Nord et dans la Manche a fait ressortir qu'une des conditions requises pour l'octroi du certificat susvisé est la possession de la nationalité belge ou luxembourgeoise.

La Commission considère que les pilotes hauturiers en cause n'apporteront en fait qu'une assistance technique aux capitaines des bâtiments de mer, ces derniers restant seuls maîtres de la conduite et des manœuvres du bâtiment (cf. l'article 3 de l'avant-projet de loi susmentionné). De plus, l'article 7 de cet avant-projet de loi prescrit que l'Etat belge ne pourra en aucune façon être déclaré responsable des dommages que le titulaire d'un certificat de pilote hauturier pourrait occasionner dans l'exercice de sa profession.

Dans ces conditions, la Commission est d'avis que les pilotes hauturiers ne participeront pas à l'exercice de l'autorité publique au sens de l'article 55 du traité C.E.E. et que la condition prescrite concernant la nationalité belge ou luxembourgeoise est par conséquent incompatible avec les articles 48 et 52 dudit Traité.

Elle a l'honneur, partant, de prier le gouvernement de la Belgique de revoir, à la lumière des articles du Traité précités, les dispositions du projet d'arrêté royal évoqué ci-dessus ayant trait au critère de nationalité pour l'octroi du certificat en question.

Fait à Bruxelles, le 16 juin 1980.

Par la Commission,

R. BURKE,

Membre de la Commission.

BIJLAGE I.

ADVIES VAN DE COMMISSIE
van 16 juni 1980

gericht tot de Belgische Regering betreffende de ten uitvoerlegging van de Richtlijn 79/115/EEG van de Raad inzake het loodsen van schepen door Noordzee-loodsen op de Noordzee en in het Kanaal

1. Bij brief gedateerd 9 januari 1980 deed de Permanente Vertegenwoordiging van België bij de Europese Gemeenschappen aan de Commissie de volgende documenten toekomen voor raadpleging overeenkomstig artikel 2 van voornoemde Richtlijn :

- een voorontwerp van wet betreffende de instelling van een certificaat van Noordzee-loodsen op de Noordzee en in het Kanaal;
- een ontwerp Koninklijk Besluit tot uitvoering van bovengenoemde wet;
- een ontwerp Ministerieel Besluit betreffende de uitvoering van bovenstaand Koninklijk Besluit;
- een ontwerp van Koninklijk Besluit tot oprichting van de Nautische Toezichtscommissie.

2. Uit een onderzoek van het ontwerp van koninklijk besluit tot uitvoering van de ontwerp-wet betreffende de instelling van een certificaat van Noordzee-loodsen op de Noordzee en in het Kanaal blijkt dat één van de voorwaarden voor de toekenning van het desbetreffende certificaat het bezit van de Belgische of Luxemburgse nationaliteit is.

De Commissie is van oordeel dat de betrokken zeeloodsen in feite slechts technische assistentie zullen geven aan scheepskapiteins, die alleen de meester over de leiding en de manœuvres van het vaartuig blijven (vgl. artikel 3 van het voorontwerp van wet). Bovendien bepaalt artikel 7 van het voorontwerp dat de Belgische Staat op generlei wijze aansprakelijk kan worden gesteld voor enige schade, welke de houder van een certificaat van Noordzee-loodsen zou veroorzaken gedurende de uitoefening van zijn beroep.

Onder deze omstandigheden is de Commissie van mening dat de zeeloodsen niet zullen deelnemen aan de uitoefening van het openbaar gezag in de zin van artikel 55 van het E.E.G.-Verdrag en dat bijgevolg de voorgeschreven voorwaarde van Belgische of Luxemburgse nationaliteit onverenigbaar is met de artikelen 48 en 52 van het Verdrag.

Zij heeft derhalve de eer de Belgische Regering te verzoeken de bepalingen van het ontwerp van Koninklijk Besluit voorzover betrekking hebbend op het nationaliteitscriterium voor de toekenning van het onderhavige certificaat aan een nieuw onderzoek te willen onderwerpen in het licht van bovengenoemde artikelen van het Verdrag.

Brussel, 16 juni 1980.

Voor de Commissie,

R. BURKE,

Lid van de Commissie.

ANNEXE II.

BIJLAGE II.

DIRECTIVE DU CONSEIL
du 21 décembre 1978
relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers
opérant dans la mer du Nord et dans la Manche

(79/115/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2;

considérant qu'il importe, dans l'intérêt de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution des mers, de garantir que les navires qui souhaitent recourir aux services d'un pilote pour le pilotage dans la mer du Nord et dans la Manche puissent disposer de pilotes hauturiers suffisamment qualifiés, et de promouvoir l'emploi de ces pilotes à bord des navires battant pavillon des États membres;

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE :

Article premier.

1. Les États membres riverains de la mer du Nord ou de la Manche prennent toutes les mesures nécessaires et appropriées pour garantir que les navires recourant aux services de pilotes hauturiers dans la mer du Nord et dans la Manche puissent disposer de pilotes hauturiers suffisamment qualifiés dotés d'un certificat délivré par une autorité compétente d'un de ces États membres et attestant l'aptitude pour le pilotage des navires dans la mer du Nord et dans la Manche.

2. Chaque État membre prend toutes les mesures nécessaires et appropriées pour inciter les navires battant son pavillon national qui souhaitent se faire piloter, à ne recourir, dans la mer du Nord et dans la Manche, qu'à des pilotes hauturiers dotés d'un certificat au sens du paragraphe 1 ou d'un certificat équivalent délivré par une autorité compétente d'un autre État riverain de la mer du Nord.

Art. 2.

Après consultation de la Commission, les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 1980. Ils en informent immédiatement la Commission.

Art. 3.

Les États membres sont destinataires de la présente directive.
Fait à Bruxelles, le 21 décembre 1978.

*Pour le Conseil,**Le Président,*

O.M. LAMBSDORFF.

RICHTLIJN VAN DE RAAD
van 21 december 1978
inzake het loodsen van schepen door Noordzee-loodsen op de Noordzee
en in het Kanaal

(79/115/EEG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, inzonderheid op artikel 84, lid 2;

overwegende dat in het belang van de veiligheid op zee en ter voorkoming van verontreiniging van de zee gewaarborgd dient te worden, dat schepen welke een beroep wensen te doen op de diensten van een loods voor de beloodsing op de Noordzee en in het Kanaal, kunnen beschikken over in voldoende mate gekwalificeerde Noordzee-loodsen, die houder zijn van een door een bevoegde autoriteit van een Lid-Staat afgegeven certificaat waaruit hun bekwaamheid blijkt om schepen op de Noordzee en in het Kanaal te loodsen;

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD :

Artikel 1.

1. De Lid-Staten die een kuststaat van de Noordzee of het Kanaal zijn, treffen alle noodzakelijke en passende maatregelen om te waarborgen dat schepen die voor het loodsen op de Noordzee en in het Kanaal een beroep doen op de diensten van een Noordzee-loods, kunnen beschikken over in voldoende mate gekwalificeerde Noordzee-loodsen, die houder zijn van een door een bevoegde autoriteit van een Lid-Staat afgegeven certificaat waaruit hun bekwaamheid blijkt om schepen op de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.

2. Elke Lid-Staat treft alle noodzakelijke en passende maatregelen om schepen die onder zijn nationale vlag varen en die op de Noordzee en in het Kanaal willen worden geloodst, aan te sporen alleen een beroep te doen op Noordzee-loodsen die houder zijn van een certificaat in de zin van lid 1, of van een gelijkwaardig certificaat dat is afgegeven door een bevoegde autoriteit van een andere kuststaat van de Noordzee.

Art. 2.

Na raadpleging van de Commissie doen de Lid-Staten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 1 januari 1980 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Art. 3.

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.
Gedaan te Brussel, 21 december 1978.

*Voor de Raad,**De Voorzitter,*

O.M. LAMBSDORFF.