

**Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

BUITENGEWONE ZITTING 1988

25 JULI 1988

WETSONTWERP

**houdende wijziging van de wet van
3 november 1967 betreffende
het loodsen van zeevaartuigen**

AMENDEMENTEN

voorgesteld na de indiening van het verslag
(Stuk n° 521/2)

N° 1 VAN DE HEER ANNEMANS

Enig artikel

**In het voorgestelde artikel 3bis, § 1, het
tweede lid weglaten.**

N° 2 VAN DE HEER ANNEMANS

Enig artikel

**In het voorgestelde artikel 3bis, § 1, derde lid,
2°, het punt b) weglaten.**

N° 3 VAN DE HEER ANNEMANS

Enig artikel

**In het voorgestelde artikel 3bis, § 2, de laats-
te zin weglaten.**

Zie :

521 - 1988 : N° 1.

— N° 2 : Verslag.

**Chambre
des Représentants**

SESSION EXTRAORDINAIRE 1988

25 JUILLET 1988

PROJET DE LOI

**modifiant la loi du 3 novembre
1967 sur le pilotage
des bâtiments de mer**

AMENDEMENTS

présentés après le dépôt du rapport
(Doc. n° 521/2)

N° 1 DE M. ANNEMANS

Article unique

**A l'article 3bis, § 1^{er}, proposé, supprimer le
deuxième alinéa.**

N° 2 DE M. ANNEMANS

Article unique

**A l'article 3bis, § 1^{er}, proposé, troisième
alinéa, 2°, supprimer le point b).**

N° 3 DE M. ANNEMANS

Article unique

**A l'article 3bis, § 2, proposé, supprimer la
dernière phrase.**

Voir :

521 - 1988 : N° 1.

— N° 2 : Rapport.

VERANTWOORDING

Het ontwerp beoogt te verhinderen dat de Belgische Staat en in het algemeen de organisatoren van loodsdiensten aansprakelijk kunnen zijn voor schade die het gevolg is van fouten begaan door hun aangestelden bij beloodsing van zeeschepen.

Deze aansprakelijkheid wordt niet enkel voor de toekomst uitgesloten doch ook met terugwerkende kracht voor al de schadegevallen van de afgelopen dertig jaar.

De ontwerpers doen alsof dit ontwerp enkel een bevestiging is van een lang aanvaarde toepassing van algemene rechtsbeginselen.

De regering zegt te reageren op een arrest van het Hof van Cassatie van 15 december 1983, dat beweerdelijk zou afwijken van het rechtsbeginsel dat de loodsen aangestelden zijn van de kapitein.

Nochthans is de wet van 1967 duidelijk in zijn interpretatie die stelt dat de staat niet ontsnapt aan zijn aansprakelijkheid. De overheid moet dus niet doen alsof zij kon veronderstellen dat de loods een aangestelde van de kapitein was.

De draagwijdte van onderhavig ontwerp is niet gering.

Niet alleen ontslaat men de Staat van zijn aansprakelijkheid voor de verkeerde raad die de loods heeft verstrekt.

Men sluit bovendien de aansprakelijkheid uit voor :

— private loodsdiensten (men grijpt dus ook in in de contractuele sfeer);

— elke dienst die inlichtingen verstrekt (cartografie, sluispersoneel, scheepvaartpolitie, noem maar op);

— al de « apparaten » die inlichtingen verschaffen aan de schepen (defecte boeien en dergelijke);

— kortom alle gebreken die de waterweg ingevolge optreden of niet-optreden van de overheid beoogt.

Dit ontwerp wijzigt onder de dekmantel « vergissing van de vroegere wetgever » niet zo maar een wet doch fundamentele rechtsprincipes.

De ernstigste bezwaren rijzen in verband met de retroactiviteit van het ontwerp. Deze is onverzoenbaar met ieder rechtgeaard rechtsgevoelen en met fundamentele basisprincipes van de rechtstaat. Zij druist in tegen met name artikel 1 van het eerste protocol bij het Europees verdrag van de rechten van de Mens.

Het ontwerp heeft dus een onsmakelijke geur van een besparingsmaatregel, waarbij men met één losse pennetrek de staat wil ontlasten van een aantal hangende rechtsgedingen. Dit land wordt een bananenrepubliek wanneer de Kamer zomaar haar goedkeuring hieraan hecht.

Men wentelt belangrijke bedragen af op verzekeringen, nog afgezien van de onverzekerde schadeonderdelen.

Besluitend kan men stellen dat dit ontwerp van de Belgische waterwegen een bijzonder onveilige plek maakt voor internationale scheepvaartegenaren. Meer in het bijzonder zal de Antwerpse haven die geen rechtstreekse zeehaven is, hierdoor ons inziens op termijn schade ondervinden.

Bovendien breidt men dus de niet-aansprakelijkheid uit tot terreinen die veel verder gaan dan het loodswezen in de strikte zin.

Artikel 1 van het Eerste Protocol bij het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden bepaalt in zijn eerste alinea :

JUSTIFICATION

Le projet tend à éviter que l'Etat belge et, d'une manière générale, les organisateurs de services de pilotage puissent être rendus responsables de dommages résultant d'une faute commise par leurs préposés au pilotage des navires.

Ils seraient dégagés de toute responsabilité, non seulement à l'avenir, mais également avec effet rétroactif pour tous les dommages causés au cours des trente dernières années.

Les auteurs du projet semblent considérer que ce dernier ne fait que confirmer un usage admis depuis longtemps dans l'application de principes généraux de droit.

Le Gouvernement prétend réagir à un arrêt de la Cour de cassation du 15 décembre 1983 qui s'écarterait du principe de droit selon lequel les pilotes sont les préposés du capitaine.

L'interprétation de la loi de 1967 selon laquelle l'Etat n'est pas dégagé de sa responsabilité est pourtant incontestable. Les pouvoirs publics ne doivent donc pas faire comme s'ils pouvaient supposer que le pilote est un préposé du capitaine.

La portée du projet n'est pas négligeable.

Il tend non seulement à dégager l'Etat de toute responsabilité pour le mauvais conseil que le pilote a donné mais également à exclure toute responsabilité :

— dans le chef des services de pilotage privés (le projet intervient donc également dans le domaine contractuel);

— dans le chef de tout service qui fournit des informations (cartographie, personnel des écluses, police maritime, etc);

— en ce qui concerne les appareils qui renseignent les navires (bouées défectueuses, etc);

— bref, pour tout dommage maritime résultant de l'intervention ou de la non-intervention des pouvoirs publics.

Ce n'est pas une simple loi, mais des principes juridiques fondamentaux que le projet à l'examen modifie sous prétexte de corriger une erreur du législateur précédent.

Les réserves les plus vives concernent sa rétroactivité, qui est contraire à toute conception de la justice ainsi qu'aux principes fondamentaux de l'Etat de droit. Elle est notamment contraire à l'article 1^{er} du Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme.

Le projet présente dès lors l'aspect désagréable d'une mesure d'économie, visant à décharger, d'un trait de plume, l'Etat d'un certain nombre de litiges pendants. L'adoption de ce projet par la Chambre ravalerait notre pays au rang d'une république bananière.

Le projet vise à faire prendre en charge des montants considérables par les assurances, sans même tenir compte des dommages non assurés.

En conclusion, on peut affirmer que ce projet fera des voies maritimes belges des lieux particulièrement dangereux pour les compagnies maritimes internationales. Nous estimons - d'une manière plus précise - que le port d'Anvers, qui n'est pas un port côtier, ne manquera pas de subir, à terme, les répercussions néfastes des mesures proposées.

Le projet étend en outre la non-responsabilité à des domaines beaucoup plus étendus que le pilotage au sens strict.

L'article 1^{er}, premier alinéa, du Protocole additionnel à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales dispose que :

« Alle natuurlijke of rechtspersonen hebben recht op het ongestoord genot van hun eigendom. Niemand zal van zijn eigendom worden beroofd behalve in het algemeen belang en met inachtneming van de voorwaarden neergelegd in de wet en in de algemene beginselen van het internationaal recht. »

Dit principe is van toepassing op alle eigendomsrechten en houdt de verplichting in voor een Staat om over te gaan tot passende vergoeding ingeval eigendomsrechten (in het voordeel van het algemeen belang) worden ontnomen of beperkt. Aldus heeft het Hof te Straatsburg geoordeeld in de arresten Marckx van 13 juni 1979 en Sporrøng-Lönnroth van 23 september 1982.

Deze beginselen werden herhaald in het arrest Lythgow c.s. van 8 juli 1986 dat meer specifiek betrekking had op immateriële vorderingsrechten.

Het recht op vergoeding vanwege de organisator van een loodsdienst ontstaat op het ogenblik dat door de fout van laatstgenoemde schade wordt veroorzaakt. Het lijkt geen twijfel dat een dergelijk vorderingsrecht deel uitmaakt van het patrimonium van de schadelijder, aangezien dit vorderingsrecht het herstel uitmaakt van de door dit patrimonium geleden schade.

Een wet die een reeds bestaand vorderingsrecht voor geleden schade aan de benadeelde ontnemt, vermindert hiermee zijn vermogen en is aldus een aantasting van de door artikel 1 van het Eerste Protocol verleende bescherming van het eigendom.

Het Hof te Straatsburg heeft onder meer in de voormelde arresten duidelijk geoordeeld dat dergelijke aantasting slechts mag gebeuren in het algemeen belang en in dat geval enkel mits een gepaste vergoeding wordt toegekend.

De door de Regering voorgenomen wetwijziging is volledig in strijd met de vereisten vervat in voormeld artikel 1 van het Eerste Protocol.

Een eenvoudige verwijzing naar het budget geldt niet als rechtvaardiging van het algemeen belang.

Alleszins is het ontbreken van iedere vergoeding een onmiskenbare inbreuk op de verplichting van de Staat een passende vergoeding uit te keren aan diegene aan wie een vorderingsrecht ontnomen wordt.

Ten onrechte zou de Regering in dit verband aanvoeren — zoals overigens reeds in de memorie van toelichting is gebeurd — dat de scheepseigenaar geen vermogensschade lijdt doordat hij voor de schade verzekerd is. Niet alleen immers is een deel van deze schade niet verzekerd, doch bovendien gelden dezelfde argumenten *mutatis mutandis* in hoofde van de verzekeraar die op zijn beurt van zijn vorderingsrechten wordt beroofd.

Aldus schendt de voorgenomen wet de principes van gezegd artikel 1. Deze principes zijn tevens vervat in artikel 11 van de Belgische Grondwet.

Waar de toetsing van een wet aan de Grondwet een omstreden rechtsprobleem is, staat het nochtans buiten kijf dat de Hoven en Rechtbanken, gezien de primauté van de internationale verdragen op de nationale wetgeving, de laatste aan de eerst zullen moeten toetsen.

G. ANNEMANS

« Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international. »

Ce principe s'applique à tous les droits de propriété et implique que l'Etat est tenu de verser une indemnité convenable en cas de privation ou de limitation d'un droit de propriété (pour cause d'utilité publique). La Cour de Strasbourg en a jugé ainsi dans les arrêts Marckx du 13 juin 1979 et Sporrøng-Lönnroth du 23 septembre 1982.

Ces principes ont été répétés dans l'arrêt Lythgow et consorts du 8 juillet 1986, qui avait plus spécifiquement trait à des droits d'action immatériels.

La réparation n'est due par l'organisateur d'un service de pilotage qu'à partir du moment où un dommage est causé par la faute de ce dernier. Il ne fait pas de doute que ce droit d'action fait partie du patrimoine de celui qui a subi le dommage, étant donné que ce droit d'action permet de réparer le dommage subi par ce patrimoine.

Une loi qui priverait la personne lésée de son droit de demander réparation des dommages subis limiterait les biens de ladite personne et constituerait dès lors une atteinte à la protection de la propriété accordée par l'article 1^{er} du Protocole additionnel.

La Cour de Strasbourg a entre autres clairement jugé dans les arrêts précités qu'une telle atteinte ne pouvait être admise que dans l'intérêt général et moyennant une indemnisation convenable.

La modification proposée par le Gouvernement est absolument contraire aux principes énoncés à l'article 1^{er} précité du Protocole additionnel.

Une simple référence au budget ne suffit pas à prouver l'existence de l'intérêt général.

La non-indemnisation constitue en tout cas une infraction indiscutable à l'obligation de l'Etat d'indemniser correctement ceux qu'il prive d'un droit d'action.

C'est à tort que le Gouvernement alléguerait — comme il l'a d'ailleurs déjà fait dans l'exposé des motifs — que le propriétaire du navire ne subit pas de dommage puisqu'il est assuré. Non seulement une partie du dommage n'est pas assurée, mais les mêmes arguments valent en outre *mutatis mutandis* pour les assureurs, qui sont à leur tour privés de leur droit d'action.

Le projet de loi à l'examen porte donc atteinte aux principes de l'article 1^{er} précité, principes qui sont également énoncés à l'article 11 de la Constitution belge.

Si la vérification de la conformité d'une loi à la Constitution est un sujet de controverse juridique, il ne fait par contre aucun doute, vu la primauté des conventions internationales sur la législation nationale, que les cours et tribunaux devront vérifier la conformité de celle-ci à celles-là.