

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 JUILLET 1920

PROJET DE LOI SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. BAELS.

MESSIEURS,

Le projet de loi qui a été soumis à notre examen, est sorti des longues délibérations du Conseil supérieur de la Marine, qui eurent lieu au cours de l'année 1913. Il fut déposé à la Chambre en avril 1914. Des circonstances trop connues empêchèrent qu'il fût voté. Remanié en maints endroits, et présenté sous une forme plus méthodique et plus claire par le Département de la Marine, il fut réintroduit le 23 mars 1920.

Son adoption s'impose. Un État ne peut se désintéresser de la sauvegarde des équipages et des passagers se trouvant à bord de ses navires; ceux-ci doivent donc se trouver en tout temps en état de navigabilité et de sécurité. Les prescriptions existant à cet égard dans nos codes, sont trop insignifiantes et trop vagues.

Les visites exigées par les articles 62 et 63 du Code de commerce, la loi du 14 décembre 1876 réglant le transport des émigrants, des dispositions légales visant l'examen des chaudières, constituent une législation embryonnaire et presque dérisoire.

Bien plus importantes sont les visites et la surveillance exercées par les Sociétés de classification : le « Lloyds » et le « Veritas », dont l'intervention est

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 177.

⁽²⁾ La Commission, présidée par M. SERRUYS, était composée de MM. BAELS, BOLOGNE, DUYSTERS, ECKELEN, ROYERS et SERRUYS.

pratiquement imposée par les Compagnies d'assurance. Mais bon nombre de navires ne sont pas assurés, les armateurs restant leurs propres assureurs, soit à raison de la prime trop forte à payer soit à raison de l'importance de leur flotille.

Et puis, les Sociétés de classification négligent à peu près tout ce qui concerne la sécurité des personnes, pour ne veiller qu'à la solidité et au bon entretien de la coque ou des machines.

Que de vies humaines eussent pu être sauvées par la présence à bord des navires, de canots et d'engins de sauvetage en nombre suffisant ou dans un état convenable.

L'imprévoyance du marin et son inconcevable nonchalance, en ce qui concerne sa propre sécurité, ajoutent au manque de vigilance de certains armements. La « Schepenwet », de Hollande, et le « Merchant Shipping Act », de la Grande-Bretagne, auront devancé depuis longtemps notre législation dans ce sens.

L'événement tragique du *Titanic*, survenu le 10 avril 1912, entraînant dans le gouffre 1,500 vies humaines, indiqua lugubrement que même les règlements de la grande nation maritime étaient d'une déplorable insuffisance.

La Convention internationale, signée à Londres le 20 janvier 1914, régla le problème de la sauvegarde de la vie humaine en mer.

La Convention aux travaux de laquelle des délégués belges ont pris une part active et souvent prépondérante ne s'applique cependant pas à tous les navires.

Il importait de faire œuvre rapide et d'en limiter l'objet; d'autre part, le problème soulevait par maints côtés des questions d'intérêt purement national, dont la solution ne pouvait appartenir à une assemblée comme celle de Londres.

L'action de la Convention ne se bornait toutefois pas aux cités flottantes de l'Océan : elle s'étend à tous les navires de commerce à propulsion mécanique, transportant plus de douze passagers et s'éloignant des côtes à plus de deux cents milles.

La Convention s'occupe de toutes prescriptions relatives à la construction, à la sécurité, à la radiotélégraphie, aux engins de sauvetage, etc.

La Belgique se doit comme elle doit à sa flotte grandissante et à ses valeureux marins, de consacrer l'application de ces mesures et d'établir les bases d'une législation nationale, relative à la sécurité de tous ses navires et s'appliquant également aux navires étrangers naviguant dans ses eaux.

La Commission s'est abstenue de modifier les articles du projet.

Elle avait cru un instant, sur la proposition d'un membre, devoir imiter la législation hollandaise, qui avait compris dans la « Schepenwet » les dispositions relatives à la sécurité ainsi que celles visant le Conseil d'enquête appelé à rechercher les causes des sinistres, et à sévir éventuellement.

C'est un ensemble parfait.

La chose eût d'autant plus aisément pu se réaliser que l'institution du Conseil d'enquête avait été étudiée et élaborée par le Conseil supérieur de la marine, déjà en 1913.

Il est utile de mentionner la question posée à M. le Ministre, et la réponse qui y fut donnée.

Question.

« Prière à Monsieur le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes de faire connaître à la Commission chargée de l'examen du projet de loi sur la sécurité des navires, la raison pour laquelle la proposition relative à l'institution d'un Conseil d'enquête de la marine, rédigée par le Conseil supérieur de la marine, n'a pas fait l'objet d'un projet de loi simultanément avec le présent projet. »

Réponse.

« L'avant-projet de loi relatif à l'institution d'un Conseil d'enquête rédigé par le Conseil supérieur de la marine était soumis, au moment où éclatèrent les hostilités, à l'examen des services compétents de l'Administration de la marine.

» Cette étude sera reprise et un projet présenté aux Chambres législatives, dès que l'Administration, surchargée de besogne et de travaux nouveaux résultant de la situation transitoire actuelle, aura pu achever l'examen du projet dont il s'agit.

» L'Administration est allée au plus pressé et met actuellement au point l'application de la loi sur la sécurité en mer, dont l'urgence est très grande. A ce point de vue, il est hautement désirable que ce dernier projet, qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1921, soit voté sans retard.

» Les deux projets sont nettement distincts. Toutefois, si un Conseil d'enquête avait existé, on aurait pu déléguer les appels des décisions prises par le Service d'inspection maritime (art. 24 du projet de loi sur la sécurité en mer) à l'organisme précité.

» La loi instituant un Conseil d'enquête pourra ultérieurement modifier à cet égard l'article 24 dont question ci-dessus et supprimer l'appel porté, par mesure transitoire, devant le Ministre de la Marine. »

* * *

La loi s'applique à tout navire de commerce au sens de l'article premier du Livre II du Code de commerce.

Ces termes excluent les bateaux ou bâtiments de moins de 23 tonneaux ainsi que les bâtiments de plaisance.

Un membre avait proposé de rendre la loi applicable à tous bâtiments de pêche pontés, même ceux en dessous de 23 tonneaux de jauge. C'est-à-dire aux bateaux de pêche autant qu'aux navires de pêche.

Un membre aurait voulu mentionner les navires de plaisance.

L'article 2, alinéa 2, stipulant qu'un arrêté royal peut rendre la loi applicable en tout ou en partie, à toutes autres catégories d'engins flottants susceptibles de porter un équipage, il semble bien que les additions proposées sont inutiles.

Un membre a suggéré que des délégués de marins fassent partie du service d'inspection. Il eût été difficile d'introduire des particuliers dans un corps administratif nécessairement composé de fonctionnaires.

Les membres d'équipage ont d'ailleurs le droit d'après l'article 17, de s'adresser au service d'inspection.

Il serait cependant souhaitable qu'une Commission consultative d'armateurs et de marins soit créée, mais cette création ne semble pas devoir rentrer dans le cadre de la loi.

La Commission se rallie aux considérations développées dans l'exposé des motifs et propose le texte du projet de loi à l'approbation de la Chambre.

Le Rapporteur,

H. BAELS.

Le Président,

D. SERRUYS.



(1)

(N° 461)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 20 JULI 1920.

WETSONTWERP OP DE VEILIGHEID DER SCHEPEN ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **BAELS**.

MIJNE HEEREN,

Het onderhavig wetsontwerp is de vrucht van breedvoerige beraadslagingen in den schoot van den Hoogeren Zecraad, tijdens het jaar 1913. In de maand April 1914 werd het bij de Kamer ingediend. Uit hoofde van al te wel gekende omstandigheden kon het niet door de Kamer worden aangenomen. Op verschillende punten herwerkt en onder een meer redematigen en klaren vorm door het Departement van Marine voorgesteld, werd het den 23^e Maart 1920 opnieuw ingediend.

Zijne goedkeuring is hoognoodig. De vrijwaring der scheepsbemannings en der passagiers welke zich aan boord zijner schepen bevinden mag een Staat niet onverschillig laten. Deze moeten dan te allen tijde zeewaardig zijn en alle zekerheid aanbieden. Wat daaromtrent in onze wetboeken staat bepaald, is veel te onbeduidend en veel te vaag.

De schouwingen vereischt bij de artikelen 62 en 63 van het Wetboek van Koophandel, de wet van 14 December 1876 tot regeling van het vervoer der uitwijkelingen, de wetsbepalingen betreffende het onderzoek der ketels, maken slechts de kiem en een spotbeeld van wetgeving uit.

Veel belangrijker zijn de schouwingen en de bewaking uitgeoefend door de classificatie-maatschappijen : de « Lloyds » en de « Veritas », wier tussenkomst practischerwijze is opgelegd door de verzekeringsmaatschappijen. Maar

⁽¹⁾ Wetsontwerp, n° 177.

⁽²⁾ De Commissie, voorgezeten door den heer SERRUYS, bestond uit de heeren BAELS, BOLOGNE, DUYSTERS, EEKELERS, REYERS en SERRUYS.

tal van schepen zijn niet verzekerd, de reeders blijven hun eigen verzekeraars, hetzij wegens de te hooge premie die moet betaald worden, hetzij wegens de belangrijkheid hunner vloot.

Vervolgens, de classificatiemaatschappijen veronachtzamen meest alles wat de veiligheid der personen betreft, om enkel te waken over de stevigheid en het goede onderhoud van de scheepsromp of de machines.

Hoeveel menschenlevens hadde men niet kunnen redden zoo er aan boord der schepen, in voldoende getal en in goeden staat, reddingsbooten en reddings-tuigen geweest waren.

De zorgeloosheid van den zeeman en zijne onbegrijpelijke onachtzaamheid waar het zijne eigene veiligheid geldt, verergeren nog het gebrek aan waakzaamheid bij sommige reederijen. De Hollandsche « Schepenwet » en de Engelsche « Merchant Shipping Act » zijn onze wetgeving op dit gebied verre vooruit.

De tragische ramp van de « Titanic », van 10 April 1912, waarbij 1,500 menschen om het leven kwamen, was een ontzettend bewijs dat zelfs de reglementen van de groote zeevaartnatie op betreurenswaardige wijze te kort schoten.

De Internationale Overeenkomst, onderteekend te Londen op 20 Januari 1914 regelde het vraagstuk van de vrijwaring van menschenlevens ter zee.

De Overeenkomst, aan welker werkzaamheden Belgische afgevaardigden een belangrijk en vaak overwegend deel hebben genomen, is nochtans niet toepasselijk op alle schepen.

Er moest snel gewerkt en binnen zekere palen gebleven worden; anderzijds deed de quaaestie langs verschillende zijden vraagstukken oprijzen van zuiver nationaal belang, waarvan de oplossing niet kon overgelaten worden aan eene vergadering als die van Londen.

De actie van de Overeenkomst bepaalde zich evenwel niet tot de drijvende steden van den oceaan; zij strekt zich uit tot al de handelsschepen met mechanische drijfkracht, die meer dan twaalf passagiers vervoeren en zich meer dan twee honderd mijlen van de kust verwijderen.

De Overeenkomst houdt zich bezig met alle voorschriften betreffende den bouw, de veiligheid, de radiotelegrafie, de reddingstuigen, enz.

België is verplicht tegenover zichzelf, tegenover zijne groeiende vloot en zijne dappere zeelieden, deze maatregelen in toepassing te brengen en de grondslagen te leggen eener nationale wetgeving voor de veiligheid van alle schepen, en eveneens toepasselijk op de vreemde schepen die in zijne wateren varen.

De Commissie heeft de artikelen van het ontwerp niet willen wijzigen.

Een oogenblik dacht zij er aan, op voorstel van een lid, de Hollandsche wetgeving te moeten volgen die in de « Schepenwet » de bepalingen betreffende de veiligheid heeft neergelegd, evenals de bepalingen betreffende de Commissie van Onderzoek, geroepen om de oorzaken der rampen te onderzoeken en eventueel op te treden.

Het is een volmaakt geheel.

De zaak zou des te makkelijker tot stand zijn gekomen daar de inrichting van de Commissie van Onderzoek, reeds in 1913, was bestudeerd en opgemaakt door den Hoogereren Zeeraad.

Het is goed hier de vraag aan den heer Minister gesteld en het antwoord dat er op gegeven werd, te vermelden.

Vraag.

« De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen en Telegrafen wordt verzocht aan de Commissie, belast met het onderzoek van het wetsontwerp op de veiligheid der schepen, kennis te geven van de reden waarom het voorstel betreffende de instelling van eene Commissie van onderzoek voor het Zeewezen, opgemaakt door den Hoogeren Zeeraad niet tegelijk met onderhavig ontwerp werd ingediend. »

Antwoord.

« Het voorontwerp van wet betreffende de instelling van eene Commissie van onderzoek, opgemaakt door den Hoogeren Zeeraad was, toen de oorlog uitbrak, onderworpen tot onderzoek aan de bevoegde diensten van het Bestuur van Zeewezen.

» Deze studie zal worden hervat en een ontwerp bij de Wetgevende Kamers ingediend, zoodra het Bestuur, dat naar aanleiding van den tegenwoordigen overgangstoestand overlast is met werk, het onderzoek van het ontwerp waarvan sprake, zal geëindigd hebben.

» Het Bestuur heeft zich eerst met het meest dringende bezig gehouden en legt thans de laatste hand aan de toepassing der wet op de veiligheid ter zee, helgeen eene hoogst dringende zaak is. In dit opzicht is het zeer wenschelijk dat over dit laatste ontwerp, dat den 1^{en} Januari 1921 van kracht zou moeten worden, onverwijld worde gestemd.

» Tusschen de twee ontwerpen ligt een duidelijk onderscheid. Indien echter eene Commissie van onderzoek had bestaan, dan had men het beroep van beslissingen door den Inspectiedienst van het Zeewezen genomen (art. 24 van het wetsontwerp op de veiligheid ter zee), naar genoemde instelling kunnen verwijzen.

» De wet houdende instelling van eene Commissie van onderzoek zal in dit opzicht bedoeld artikel 24 later kunnen wijzigen en het beroep dat bij overgangsmaatregel voor den Minister van Zeewezen wordt gebracht, afschaffen. »

* * *

De wet is van toepassing op alle handelsschepen, naar den zin van het eerste artikel, Boek II, van het Wetboek van Koophandel.

Door deze woorden worden de booten of schepen van minder dan 25 ton alsmede de plezierbooten uitgesloten.

Een lid had voorgesteld de wet van toepassing te maken op al de visschersbooten met een dek voorzien zelfs op deze van minder dan 25 ton, dat wil zeggen zoowel op de visschersbooten als op de visschersschepen.

Een lid had ook de plezierbooten willen vermelden.

Vermits in het tweede lid van artikel 2 bepaald wordt, dat een koninklijk besluit de wet geheel of gedeeltelijk kan toepasselijk maken op alle andere soorten van vlottuigen die eene bemanning kunnen dragen, schijnen de voorgestelde toevoegingen overbodig te zijn.

Een lid heeft voorgesteld, dat afgevaardigden van zeelieden deel zouden uitmaken van den inspectiedienst. Bezwaarlijk kan men particuliere personen mengen in een bestuurskorps dat noodzakelijkerwijze uit ambtenaren is samengesteld.

Overigens heeft de bemanning, volgens artikel 17, het recht zich tot den inspectiedienst te wenden.

Het ware nochtans wenschelijk dat eene raadgevende Commissie van reeders en van zeelieden tot stand kwame; doch deze inrichting schijnt niet binnen het bestek der wet te moeten vallen.

De Commissie vereenigt zich met de beschouwingen in de Memorie van Toelichting uiteengezet en stelt aan de Kamer voor den tekst van het wetsontwerp goed te keuren.

De Verslaggever,
H. BAELS.

De Voorzitter,
D. SERRUYS.

