

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 JUIN 1924.

PROJET DE LOI INSTITUANT UN CONSEIL D'ENQUÊTE MARITIME (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de loi qui nous est soumis avait fait l'objet d'une étude approfondie déjà en 1914 au sein du Conseil supérieur de la Marine. En réalité c'est là qu'il reçut la première ébauche et le texte définitif d'avant-projet. Après l'armistice cependant ce dernier subit encore quelques retouches dans l'organisme précité avant qu'il ne fût proposé aux discussions des sections où il passa presque sans critiques, l'année dernière.

Le Conseil d'enquête maritime s'impose. Il est de toute nécessité dans un pays qui possède une flotte commerciale. Il est le complément indispensable de l'organisation visant la sécurité des navires.

Si le parfait état de navigabilité des bâtiments de mer constitue une garantie, la capacité du personnel en est une autre et non moins importante.

Le Conseil d'enquête doit veiller essentiellement à ce que les marins chargés de la conduite des navires soient dignes de la confiance qu'on leur accorde.

Parcil organisme établit certes une surveillance très étroite, une vigilance attentive à tous moments. Les bons éléments ne pourraient s'en offusquer. Au contraire, ils ne peuvent que s'en féliciter. Ils y trouveront la sauvegarde de leur honneur professionnel.

* * *

Les nations maritimes possèdent toutes une institution de juridiction disciplinaire analogue à celle que prévoit le projet de loi.

En Angleterre c'est la « Court of Enquiries » dont l'organisation et les

(1) Projet de loi, n° 239 (1922-1923).

(2) La Section centrale, présidée par M. PIRMEZ, était composée de MM. VAN CAENEGBM, SOUDAN, DEBRUYNE (René), BAELS, PECHER et VERMEERSCH.

pouvoirs sont déterminés aux articles 464 et suivants du Merchant Shipping Act de 1894 ; elle est sous la dépendance du Board of Trade. Un autre organisme y fonctionne également pour les cas de naufrages seulement : « Commissioners for Wrecks ».

La France a institué des « tribunaux maritimes » chargés d'appliquer les peines comminées par le Code disciplinaire et pénal de la Marine marchande du 24 mars 1852.

En Hollande le « Raad voor de Scheepvaart » est une juridiction administrative établie dans des conditions se rapprochant extrêmement de celles du projet qui nous est soumis.

Il en est de même du « Seeamt » en Allemagne, institué par la loi du 27 juillet 1879.

Il n'existe rien de semblable en Italie et rien de spécial en Suède. Dans ce dernier pays, le tribunal ordinaire, assisté de deux techniciens, procède à une enquête en cas d'accident.

Aux États-Unis ce sont les bureaux locaux de l'inspection qui instruisent toute action d'incapacité ou de préjudice commise par tout officier breveté.

A première vue il semble donc logique que la Belgique s'inspire de l'exemple des pays qui l'entourent.

*
*
*

Il serait cependant exagéré de croire que tous les milieux maritimes réclament avec impatience et enthousiasme le tribunal disciplinaire. L'Exposé des motifs verse à cet égard dans une erreur absolue.

Lors du premier Congrès tenu par la Ligue Maritime belge à Bruxelles, en 1911, l'institution d'un tribunal disciplinaire de la marine marchande fit l'objet d'une série de rapports.

M. Jacques Langlois, le dispatcheur bien connu, n'était pas loin de ridiculiser la création d'une juridiction semblable ; il ne croyait pas que l'on eût à s'en préoccuper.

D'après lui, une cour disciplinaire ne rendrait nos marins ni plus expérimentés ni plus endurants, et ne feraient point perdre moins de navires. Il ne croyait pas que notre pays pût se payer le luxe d'imiter ses voisins possédant une marine marchande développée. Il est vrai que, depuis lors, notre marine a progressé.

Le « Koninklijk Belgisch Zeemans-College », dans un rapport présenté au même Congrès, ne montra guère plus d'entrain.

Ce rapport disait entre autres :

« La création d'une cour disciplinaire pour la marine marchande ne répond donc pas, aux yeux de tous, à un véritable besoin ; mais on peut se rallier à l'idée que, si cette cour est conçue dans un esprit pratique, elle pourra présenter quelque utilité pour les officiers de marine surtout. Ce sont eux principalement qui ont été attaqués à la suite des récents sinistres. »

Le « Belgische Zeemans-College » émit un avis favorable comme il donna son appui à une requête de la Chambre de commerce d'Anvers en 1907, mais « subor-

donnant cet appui à la condition que la dite cour soit éventuellement composée de personnes compétentes en la matière. »

La même impression se dégage de l'étude de M. F. Urbain.

Tout récemment, le *Nautilus*, organe du « K. B. Zeemans-College » (Association d'officiers de marine diplômés en Belgique), s'exprimait en termes acerbes au sujet du projet de loi :

« Loin de constituer une simplification, le Conseil d'enquête ne fera que compliquer les choses en ajoutant un nouvel organisme aux institutions existantes. On lui concède une série d'attributions glanées de droite et de gauche, sans nécessité ou utilité bien démontrée. On crée un nombre respectable de fonctionnaires, alors que tous les soucis tendent à la compression des dépenses. » (Mars, 1923, p. 11.)

Enfin, au Congrès de la Ligue maritime précité, M. F. URBAIN s'exprima presque avec indignation contre le principe même du projet FRANCK, établissant un tribunal d'amirauté aux attributions identiques du Conseil d'enquête qui nous occupe.

« Et quelle peut être l'utilité de la mesure préconisée? Nous ne la voyons pas davantage. Dans une petite marine, où tout le monde se connaît, il n'est pas nécessaire d'une juridiction telle que celle projetée pour écarter de la carrière les éléments qui n'y sont pas désirables. Les armements viennent d'ailleurs de se fédérer et ils sauront aisément prendre les mesures que leurs intérêts demanderont. D'ailleurs, ils n'admettront jamais qu'un tribunal quelconque soit plus compétent qu'eux-mêmes et le verdict d'acquiescement le plus affirmatif n'aura aucune valeur à leurs yeux si l'acquiescement est condamnable dans leur esprit.

» Quant à croire que la crainte des pénalités prévues rendra plus prudents les téméraires ou plus soigneux les négligents, alors que les actes qu'ils commettent les exposent journellement à la perte de leur position ou de leur vie, il faut mal connaître la nature humaine pour le faire un seul instant. »

A l'encontre de ces opinions l'on pourrait en citer bien d'autres et notamment celle de l'Union des officiers et mécaniciens de la marine marchande belge qui dans une lettre adressée tout récemment à votre rapporteur, exprimaient l'avis que ce projet de loi est de nature à relever le prestige des officiers de marine et de la marine marchande belge. Cette opinion ne faisait que confirmer celle maintes fois exprimée par la majorité des organismes compétents tels que la Ligue maritime, le *Zeemans College*, le Cercle des mécaniciens de marine, la Chambre de Commerce d'Anvers.

M. Hervy-Cousin en analysant le projet Franck estimait qu'il était de toute nécessité de créer un tribunal maritime spécial chargé après chaque accident, quelle que soit la nature (collision, échouement, perte totale, avaries quelconques) de faire une enquête pour en établir les causes et les responsabilités.

Au fond, la divergence de vues n'est qu'apparente. Les opposants s'insurgent non contre un système de surveillance bien organisé mais contre une institution nouvelle pouvant n'être qu'une source de vexations. Si leur crainte pouvait être basée sur des raisons suffisantes, lorsqu'il n'y avait que le projet Franck, il ne

peut plus en être ainsi depuis que ce dernier est rejeté et remplacé par le projet que nous étudions. Le premier, en effet, n'était ni plus ni moins un tribunal répressif; le second est uniquement disciplinaire. Or, les marins sont déjà l'objet de poursuites multiples, en cas d'accident. D'après le code disciplinaire, ils peuvent en cas d'infractions à ses dispositions, être punis par les commandants des navires d'État, le capitaine, le commissaire maritime et le consul. De plus, le tribunal correctionnel les guette : bien des abordages ont été jugés par la juridiction répressive. Fallait-il donc des peines supplémentaires, imaginées comme à plaisir.

Cette préoccupation ne se justifie plus guère. Le Conseil d'enquête n'a plus de caractère répressif. Il déterminera les causes des accidents, recherchera l'incapacité physique ou professionnelle, retirera éventuellement les brevets, mais n'infligera aucune peine.

Cette hostilité que nous avons signalée dans quelques groupes se manifestait et se manifeste surtout parce que la législation sociale, au profit des marins, n'a jamais eu l'heur d'intéresser le Parlement, et que cette législation eût du voir le jour avant n'importe quel système d'investigation ou de recherches.

Ce sentiment répond à une fâcheuse situation de fait.

Pourrait-on nier qu'aucun effort n'a été fait pour assurer convenablement aux marins la réparation de leurs accidents de travail ou pour subsidier leurs caisses spéciales, conformément à ce qui se fait pour les mineurs, et au profit de toutes les mutualités ?

Peut-on nier que l'initiative parlementaire ne reçoit aucune espèce d'encouragement, mais qu'au contraire elle est contrecarrée. A quoi sert d'avoir des organismes qui ne se préoccupent pas en premier lieu de la question vitale pour le travailleur de la mer : les assurances sociales sans lesquelles le recrutement du personnel et l'extension de la marine et de la pêche deviennent des illusions ?

Certains Conseils, certaines Commissions n'ont montrés aucune initiative à cet égard. Comment, dès lors, espérer voir surgir l'esprit vivifiant, le souffle de la mer, le renouveau dont nos admirables populations maritimes ont besoin pour atteindre l'expansion complète de leurs aspirations, de leurs capacités ?

Comment, devant cette apathie et ce manque de direction, oser croire que notre marine marchande et notre pêche puissent prendre l'essor rêvé et si nécessaire pour notre prestige, notre commerce, notre colonie ?

Non, vraiment, il n'est pas étonnant que devant un projet de loi instituant un Conseil d'enquête, des loups de mer aient cru devoir la trouver mauvaise, maugréant qu'un brin de législation sociale ferait mieux leur affaire. Mais à critiquer le principe même de l'enquête, personne n'a pu y songer sérieusement.

Évidemment l'organisation du tribunal disciplinaire pouvait être plus simple. Et d'aucuns se sont attaqués à ce côté là de la question.

L'on pouvait préconiser l'attribution d'une compétence spéciale au Président du tribunal de commerce, assisté de deux assesseurs. Cette mesure eût été plus simple, peu coûteuse. Mais elle aurait amené une manière de voir variant de tribunal à tribunal alors que l'institution suppose une unité de vues, une jurisprudence stable.

Profitions des circonstances et ne négligeons pas ce que l'on offre. Le Conseil d'enquête constitue une sécurité. Ses avis seront de la plus haute utilité dans les autres juridictions. Le prestige de nos officiers ne peut qu'y gagner. C'est une lacune à combler; c'est un progrès.

La législation sociale pour les marins ne saurait d'ailleurs tarder.

. . .

Nous avons déjà dit qu'une proposition analogue à celle dont s'agit avait été déposée en 1909. Elle était d'initiative parlementaire et portait les signatures de MM. FRANCK, DELVAUX, BEERNAERT, BRAUN, DE SADELEER, STANDAERT.

La proposition avait pour objet l'institution d'un tribunal disciplinaire de la marine marchande sous le nom de tribunal d'Amirauté. Ses dispositions étaient brèves et simples. Nous aurons l'occasion d'en rappeler quelques unes pour les comparer aux dispositions du présent projet.

Le tribunal d'amirauté devait avoir son siège à Anvers, être composé d'un président et de deux assesseurs techniques. Il était chargé d'enquêter sur des accidents de navigation maritime et de statuer sur les fautes et contraventions aux règlements commises à l'occasion de ces accidents.

Sa juridiction s'étendait sur les capitaines et officiers des navires de mer belges et de la marine de l'État, sur les pilotes de mer, de rivière ou de bassin, servant à bord de navires belges. Dans les eaux territoriales la juridiction devait s'exercer sur le personnel même étranger.

Le ministère public était représenté et le tribunal d'amirauté pouvait prononcer des peines de police. La constitution de la partie civile était admise.

L'appel des décisions rendues par le tribunal d'amirauté devait être porté devant l'une des chambres correctionnelles de la Cour d'appel de Bruxelles, assisté de deux assesseurs techniques.

La proposition FRANCK rencontra une très vive opposition dans presque tous les milieux.

Les uns lui reprochaient ironiquement la dénomination par trop prétentieuse de tribunal d'amirauté; les autres s'attaquaient à sa composition; tous repoussaient le caractère répressif de l'institution.

La possibilité de la partie civile fut vivement critiquée.

Enfin, l'on concluait que la proposition était incomplète.

Elle ne fut jamais discutée à la Chambre.

Il importe cependant de rendre hommage à l'initiative de MM. FRANCK et consorts qui a montré la voie à suivre et a de fait provoqué des discussions rendant possible la rédaction du projet actuel.

* * *

Nous renvoyons à l'Exposé des motifs pour l'analyse des éléments de constitution du Conseil d'enquête.

Tout ce qui est relatif à la compétence, aux catégories de justiciables, à la nomination et aux attributions des membres du Conseil, des assesseurs, des

divers fonctionnaires, y est parfaitement mis en lumière tout autant que la procédure et divers détails d'organisation.

Il est inutile de répéter ici cette analyse. Nous ne voulons point cacher que notre première intention avait été d'apporter de profondes modifications. Celles-ci avaient trait aux points suivants :

1. — *Nomination des membres du Conseil d'enquête.*

Nous eussions voulu que, sauf en ce qui concerne les assesseurs techniques, ils fussent choisis parmi les avocats et les magistrats ayant une longue expérience des affaires maritimes.

Le projet FRANCK avait ainsi délimité le choix.

Il va de soi, en effet, que les hommes de loi présentent les garanties qu'exigent la discussion, l'examen méthodique des faits, la décision objective, le jugement calme et sain.

Encore faut-il que la connaissance des choses de la mer ne leur fasse pas défaut.

Le projet de loi permet de nommer n'importe qui. Mais la disposition visant les magistrats a une telle ampleur qu'il semble que c'est parmi eux seuls que se portera le choix.

Ce serait un tort cependant de se limiter à la magistrature. Ils sont rares les magistrats qui ont eu l'occasion d'examiner des procès maritimes lesquels se traitent presque tous devant les tribunaux de commerce.

L'une des conditions à remplir doit être incontestablement la connaissance des langues.

La plupart des justiciables comme la plupart des témoins voudront être interrogés en langue flamande, celle-ci étant le mode d'expression de la grande majorité des hommes d'équipage. Mais, il faudra cependant que les membres soient au courant également de la langue anglaise, comprise de tous les marins et parlée par les marins des deux plus grandes flottes du monde. Or, dans la plupart des sinistres et collisions, il y aura des marins étrangers dont l'audition s'imposera pour que les juges puissent se faire une appréciation.

Or, l'intervention des interprètes n'est pas faite pour rendre une déposition claire. Il vaut mieux que le Président, et, autant que possible les juges, puissent s'en dispenser.

Il nous paraît cependant inutile d'insérer ces trois conditions dans le projet. Le Ministre ne portera jamais son choix que sur des jurisconsultes expérimentés en affaires maritimes et possédant les langues.

2. — *Le Commissaire du Gouvernement.*

Nous eussions voulu proposer la suppression de ce fonctionnaire. Le ministère public n'est guère nécessaire dans une juridiction disciplinaire, où les peines proprement dites sont exclues.

D'autre part, le président et le greffier s'acquitteraient facilement de toutes les fonctions attribuées au commissaire.

Pourquoi d'ailleurs tant de fonctionnaires à un moment où la compression des dépenses s'impose !

Mais en supprimant cette fonction, il aurait fallu amputer un tiers des dispositions du projet. Nous n'avons pas voulu démolir une partie de l'édifice, au risque de retarder le vote du projet. Et peut-être bien que le Ministre saura faire valoir des raisons majeures pour justifier la présence d'un commissaire au Conseil d'enquête.

3. — *Partie civile.*

Celle-ci n'est pas permise. Le projet FRANCK l'admettait. Sans vouloir préconiser la partie civile qui rappelle trop le tribunal répressif, nous sommes d'avis qu'il ne faudrait pas exclure la possibilité que les parties s'en réfèrent au Conseil d'enquête pour trancher leur différend. Le Conseil agirait ainsi comme collège d'arbitres.

Les parties pourraient-elles espérer trouver meilleurs juges et plus compétents que ceux-là ?

Au fond la décision du Conseil d'enquête sera toujours invoquée devant les autres juridictions comme un document technique de la plus haute importance.

Et ne faudrait-il pas encourager une tendance à faire juger la responsabilité des abordages par le Conseil d'enquête et d'ainsi éviter les tribunaux ordinaires et les longues enquêtes ou les expertises coûteuses ?

Cette éventualité est possible, il suffit que les parties soient d'accord.

Il devrait être entendu que le Conseil d'enquête ne pourrait refuser d'agir en qualité de tribunal arbitral, s'il en était requis par deux parties. Les sentences arbitrales pourraient ou non être sujettes à appel d'après les termes du compromis.

* .

Sous la réserve des observations ci-dessus, nous avons l'honneur de soumettre à l'approbation de la Chambre le projet de loi dont s'agit.

Le Rapporteur,
H. BAELS.

Le Président,
MAURICE PIRMEZ.

(4)
(N^o 310)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 18 JUNI 1924.

Ontwerp van wet tot instelling van een onderzoeksraad
voor de scheepvaart ⁽¹⁾.

VERSLAG

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

MIJNE HEEREN,

Het wetsontwerp, dat u wordt voorgelegd werd reeds in 1924 onderworpen aan een grondig onderzoek in den schoot van den Hoogen Zeevaartraad. Het is daar inderdaad dat de eerste schets en de definitieve tekst van het voorontwerp werden opgemaakt. Na den wapenstilstand werden echter door dit organisme nog enkele veranderingen aangebracht alvorens de tekst werd onderworpen aan de beraadslaging van de Afdeelingen, waar het verleden jaar bijna zonder opmerkingen werd aangenomen.

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart dringt zich op. Hij is volstrekt noodig in een land dat eene koopvaardijvloot bezit. Hij is de onmisbare aanvulling van de regeling die de veiligheid der schepen bedoelt.

Is de volkomen zeewaardigheid van de zeeschepen een waarborg, een tweede en niet minder belangrijke waarborg is de bekwaamheid van het personeel.

De Onderzoeksraad moet er in de eerste plaats voor zorgen dat de zeelieden, belast met het bestuur van de schepen, waardig wezen van het vertrouwen dat men hun schenkt.

Eene dergelijke instelling kan op alle oogenblikken een zeer streng toezicht en eene scherpe waakzaamheid uitoefenen. De goeden zullen er niet door gekwetst zijn. Integendeel, zij kunnen er enkel gelukkig om zijn. Zij zullen daarin de vrijwaring vinden van hunne beroepseer.

(1) Wetsvoorstel, n^o 239 (1922-1923).

(2) De Middenafdeeling, voorgezeten door den heer **PIRMEZ**, bestond uit de heeren **VAN CAENEKEN**, **SOUDAN**, **DEBRUYNE (RENÉ)**, **BAELS**, **PECHER** en **VERMEERSCH**.

Al de zeemogendheden bezitten een disciplinair rechtscollege nagenoeg gelijk aan dit voorzien in het wetsontwerp.

In Engeland is het de « Court of Enquiries », waarvan de inrichting en de bevoegdheid zijn vastgesteld bij de artikelen 464 en volgende van de Merchant Shipping Act van 1894; zij hangt af van de Board of Trade. Een andere inrichting is daar eveneens in werking alleen voor de gevallen van schipbreuk : « Commissioners for Wrecks ».

Frankrijk heeft « maritieme rechtbanken » opgericht, belast met de toepassing van de straffen bepaald door het Tucht- en Strafwetboek van de Koopvaardij, d. d. 24 Maart 1852.

In Holland is de « Raad voor de Scheepvaart » eene administratieve rechtsmacht, opgericht onder een vorm die dezen van het u voorgelegd wetsontwerp zeer nabijkomt.

Zoo ook is het met het « Seeamt » in Duitschland, opgericht krachtens de wet van 27 Juli 1879.

Iets dergelijks bestaat niet in Italië en in Zweden. In laatstgenoemd land doet de gewone rechtbank, bijgestaan door twee technici, een onderzoek bij ongevallen.

In de Vereenigde Staten zijn het de plaatselijke bureelen van toezicht, die elk geval van onbekwaamheid of van schade, veroorzaakt door om 't even welk gebreveteerd officier, onderzoeken.

Op het eerste gezicht schijnt het dus logisch dat België handele naar het voorbeeld van de omliggende landen.

Het zou nochtans overdreven zijn te meenen dat de tuchtrechtbank overal in de scheepvaartwereld met ongeduld en geestdrift geëischt wordt. De Memorie van Toelichting is er op dit punt heelemaal naast.

Op het eerste Congres van den Belgischen Zeevaartbond te Brussel, in 1911, werden eene reeks verslagen uitgebracht over de instelling van eene tuchtrechtbank voor de koopvaardij.

De heer Jacques Langlois, de welgekende averijbeoordeelaar, dreef bijna den spot met eene dergelijke rechtspleging; hij meende dat men zich daarover niet ongerust behoefde te maken.

Volgens hem zou een tuchtgerechtshof aan onze zeelieden noch meer ervarenheid noch meer uithoudingsvermogen schenken, en zou niet beletten dat er schepen verloren gingen. Hij meende dat ons land zich niet de weelde kon veroorloven zijne bureen na te volgen, die een groote koopvaardijvloot bezitten. Het is waar dat onze marine sedertdien vooruitgegaan is.

In een verslag, uitgebracht op hetzelfde congres, toonde het « Koninklijk Belgisch Zeemanscollege » al niet veel meer geestdrift.

Dit verslag zegde onder meer :

« Het oprichten van een tuchtgerechtshof voor de koopvaardij beantwoordt

dus niet, naar aller meening, aan eene werkelijke behoefte; maar men kan zich aansluiten bij de gedachte dat, zoo dit rechtscollege is opgevat in een practischen geest, het van eenig nut zal kunnen zijn voor de zeeofficieren. Het zijn deze vooral die werden aangevallen na de laatste rampen. »

Het « Belgisch Zeemanscollege » bracht een gunstig advies uit, zooals het ook zijn steun verleende voor een verzoekschrift gericht tot de Kamer van Koophandel te Antwerpen in 1907, maar « het maakte dezen steun ondergeschikt aan de voorwaarde dat voorzeggd gerechtshof eventueel zou samengesteld worden uit ter zake bevoegde personen ».

Dezelfde indruk vloeit voort uit de studie van den heer F. Urbain.

Nautilus, het orgaan van het « K. B. Zeemanscollege » (Vereeniging van in België gediplomeerde zeeofficieren) drukte zich onlangs in scherpe woorden uit over het wetsontwerp :

« Verre van de zaken te vereenvoudigen, zal deze Onderzoeksraad ze enkel meer verwarren door een nieuw organisme te voegen bij de reeds bestaande instellingen. Daaraan worden eene reeks bevoegdheden, links en rechts samengeraapt, toegekend zonder noodzakelijkheid, zonder bewezen nut. Een groot getal ambtenaren wordt benoemd, terwijl langs alle zijden naar inkrimping der uitgaven wordt gestreefd. » (Maart. 1923, bl. 11.)

Ten slotte, op het voornoemd Congres van den Zeemansbond sprak de heer F. Urbain bijna met verontwaardiging tegen het beginsel zelf van het ontwerp-Franck, tot oprichting van een admiraliteits-gerechtshof met dezelfde bevoegdheden als de Onderzoeksraad die ons bezighoudt.

« En welk kan het nut zijn van den voorgestelden maatregel? Dat zien wij evenmin. In eene kleine koopvaardij, waar allen elkaar kennen, is geene rechtspleging noodig, zooals de voorgestelde, om de ongewenschten van de loopbaan te verwijderen. De reederijen hebben, ten andere, een verbond gesloten, en zij zullen zeer gemakkelijk de maatregelen weten te treffen die hunne belangen vergen. Zij zullen bovendien nooit aannemen dat eenig gerechtshof meer bevoegd weze dan zij zelf, en de meest beslissende vrijspraak zal in hunne oogen zonder waarde zijn, wanneer, naar hun oordeel, de vrijgesprokene strafbaar is.

» En wanneer men denkt dat de vrees voor de voorziene straffen de waaghalzen voorzigtiger zal maken en de nalatigen meer oplettend, terwijl hunne handelingen hen elken dag blootstellen aan het verlies van hunne plaats of van hun leven, dan kent men slecht de menschelijke natuur. »

Tegenover deze meeningen zou men die van anderen kunnen stellen, en namelijk de meening van den Bond van Officieren en Werktuigkundigen der Belgische Koopvaardijvloot, die, in een brief onlangs tot uw verslaggever gericht, de meening uitdrukten dat dit wetsontwerp den goeden naam der zeeofficieren en der Belgische Koopvaardij zal verhoogen. Dit was slechts eene bevestiging van de meening die herhaaldelijk werd geuit door het meerendeel der bevoegde organismen, zooals de Zeevaartbond, het Zeemanscollege, de Kring van de Scheepswerktuigkundigen, de Kamer van Koophandel te Antwerpen.

Bij de ontleding van het ontwerp-Franck oordeelde de heer Hervy-Cousin dat het volstrekt noodig was een zeevaart-gerechtshof op te richten, gelast, na elk ongeval van om 't even welken aard (aanvaring, stranding, geheel verlies, alle avarië) een onderzoek in te stellen om de oorzaken en de aansprakelijkheid vast te stellen.

In den grond is het meeningsverschil slechts schijnbaar. De tegenstanders komen op, niet tegen een goed ingericht stelsel van toezicht, maar tegen eene nieuwe instelling die slechts eene bron van plagerijen zou wezen. Kon hunne vrees gegrond zijn op voldoende redenen, toen alleen het ontwerp-Franck er was, dan bestaat daartoe geen reden meer nu het ontwerp-Franck verworpen is en vervangen door het ontwerp dat wij onderzoeken. Het eerste was inderdaad noch min noch meer dan eene strafrechtbank; het tweede is enkel disciplinair. Welnu, de zeelieden staan reeds bloot aan vele vervolgingen in geval van rampen. Volgens het tuchtwetboek kunnen zij, in geval van overtreding der voorschriften, gestraft worden door de commandanten van de Staatsschepen, den kapitein, den waterschout en den consul. Bovendien houdt de boetstraffelijke rechtbank er het oog op : vele aanvaringen werden gevonnist door de strafrechtbanken. Moesten er dus nog bijkomende straffen gevonden worden, naar goeddunken uitgedacht ?

Deze angstvalligheid is niet meer te billijken. De Onderzoeksraad heeft geen beteugelend karakter meer. Hij zal de oorzaken van de rampen opsporen, de lichamelijke of professioneele onbekwaamheid onderzoeken, bij voorkomend geval het brevet ontnemen, maar zal nooit straffen uitspreken.

Die vijandige houding, welke wij bij sommige groepen hebben vastgesteld, vond en vindt zijne oorzaak vooral in het feit, dat de sociale wetgeving ten gunste van de zeelieden nooit de belangstelling van het Parlement heeft mogen genieten, en dat deze wetgeving tot stand had moeten komen vóór om 't even welk stelsel van navorsching of onderzoek.

Dit gevoelen beantwoordt aan een werkelijken toestand die zeer te betreuren is.

Kan men ontkennen dat er niets werd gedaan om aan de zeelieden eene behoorlijke vergoeding voor de arbeidsongevallen te verzekeren of om hunne bijzondere kassen te steunen, zooals wordt gedaan voor de mijnwerkers en al de mutualiteiten ?

Kan men ontkennen dat het initiatief van de Parlementsleden geene enkele aanmoediging ontving, maar dat het daarentegen werd gedwarsboond ? Waartoe dient het, inrichtingen te bezitten die zich niet in de eerste plaats bezighouden met de levensquaestie voor den zeeman : de sociale verzekeringen, zonder welke de aanwerving van het personeel en de uitbreiding van de scheepvaart en van de visscherij een ijdele droom wordt ?

Sommige raden, sommige commissies hebben te dien aanzien niet het minste initiatief getoond. Hoe kan men dan den opwekkenden geest verwachten, den sterkenden zeewind, de hernieuwing die ons bewonderenswaardig zeevolk noodig heeft om de geheele ontwikkeling van zijne bekwaamheden en zijne verlangens te bereiken ?

Hoe kan men tegenover deze lamlendigheid en dit gebrek aan leiding ver-

wachten dat onze koopvaardij en onze visscherij de verhoopte vlucht zullen nemen, noodig voor onze goeden naam, onzen handel, onze Kolonie?

Neen, werkelijk, het is niet te verwonderen dat, tegenover een wetsontwerp tot instelling van een Onderzoeksraad, onze zeebonken dachten te moeten protesteeren en mompelden dat het kleinste stukje sociale wetgeving beter hunne zaak zou gediend hebben. Maar niemand heeft er ernstig kunnen aan denken, het beginsel zelf van het onderzoek af te keuren.

Natuurlijk kon de inrichting van de tuchtrechtbank eenvoudiger zijn. En sommigen hebben het ontwerp in dit opzicht bestreden.

Men kan voorstander zijn van eene bijzondere bevoegdheid, toe te kennen aan den voorzitter van de Handelsrechtbank, die zou worden bijgestaan door twee assessoren. Deze maatregel ware eenvoudiger en weinig kostend geweest. Doch dan konden de vonnissen verschillen van rechtbank tot rechtbank, terwijl bedoelde instelling de eenheid van zienswijze, eene vaststaande rechtspraak onderstelt.

Laten wij van de omstandigheden gebruik maken en wat men aanbiedt, niet van de hand wijzen. De Onderzoeksraad is een veiligheidsmaatregel. Zijne adviezen zullen van het hoogste nut wezen voor de andere rechtsmachten. Het prestige onzer officieren kan er slechts bij winnen. De aanvulling dezer leemte is een vooruitgang.

De sociale wetgeving voor onze zeelieden kan overigens niet achterwege blijven.

* * *

Hooger zegden wij, dat een dergelijk voorstel werd ingediend in 1909; het ging uit van Kamerleden en was ondertekend door de heeren FRANK, DELVAUX, BEERNAERT, BRAUN, DE SADELEER, STANDAERT.

Het voorstel had ten doel, eene tuchtrechtbank voor de koopvaardij op te richten onder de benaming van Admiraliteitsrechtbank. De bepalingen ervan waren kort en eenvoudig. Wij zullen de gelegenheid hebben enkele ervan te vergelijken met de bepalingen van het thans voorgelegd ontwerp.

De Admiraliteitsrechtbank moest haren zetel te Antwerpen hebben en samengesteld zijn uit een voorzitter en twee technische assessoren. De opdracht was, onderzoek in te stellen naar de ongevallen ter zeevaart en uitspraak te doen over de bij deze gelegenheid begane fouten en overtredingen van de reglementen.

Hare rechtsmacht strekte over de kapiteins en officieren der Belgische zeeschepen en der Staatsmarine, over de loodsen ter zee, op de binnenwateren of de dokken, in dienst aan boord van Belgische schepen. In de territoriale wateren zou de rechtsmacht gelden zelfs voor het buitenlandsch personeel.

Het Openbaar Ministerie was vertegenwoordigd en de Admiraliteitsrechtbank kon politiestrafpen uitspreken. Het optreden der burgerlijke partij was toegelaten.

Van de vonnissen, door de Admiraliteitsrechtbank gewezen, kon men in beroep komen bij eene der boetstraffelijke kamers van het Hof van beroep te Brussel waarbij twee technische assessoren aanwezig zijn.

Het voorstel-Frank stuitte schier overal op hevig verzet.

De eenen verweten het spottenderwijs dat de benaming « Admiraliteitsrecht-

bank » wat al te hoogdravend was; de anderen bestreden de samenstelling zelf; allen verklaarden zich tegen den strafrechtelijken aard der instelling.

Het optreden van de burgerlijke partij werd hevig bestreden.

Ten slotte vond men dat het voorstel onvolledig was.

Het kwam nooit in de Kamer ter bespreking.

Niettemin moet men hulde brengen aan het initiatief van de heeren Franck c. s.; zij hebben den weg aangewezen en besprekingen uitgelokt, waardoor dit ontwerp mogelijk werd gemaakt.

*
* * *

Voor de ontleding van de bestanddeelen, die den Onderzoeksraad uitmaken, verwijzen wij naar de Memorie van Toelichting.

Alles wat betreft de bevoegdheid, de categorieën van rechtsonderhoorigen, de benoeming en de bevoegdheden der leden van den Raad, de assessoren, de verschillende ambtenaren, is er duidelijk in het licht gesteld, evenals de rechtspraak en de verschillende onderdeelen van de inrichting.

Onnoodig deze ontleding hier te herhalen. Wij zullen niet ontkennen dat ons eerste inzicht was, daarin grondige wijzigingen te brengen. Zij betroffen de volgende punten.

1. — *Benoeming van de leden van den Onderzoeksraad.*

Wij hadden gewild dat de leden, buiten de technische assessoren, werden gekozen onder de advocaten en de magistraten met eene lange ervaring in zeevaartzaken.

Het ontwerp-Franck had aldus de keuze beperkt.

Het spreekt vanzelf dat de rechtsgeleerden de waarborgen bieden, die zijn vereischt voor de bespreking, het methodisch onderzoek der feiten, de objectieve beslissing, het kalm en gezond oordeel.

Zij moeten bovendien op de hoogte zijn van de zeezaken.

Het wetsontwerp laat toe, om 't even wien te benoemen. Maar de bepaling betreffende de magistraten is zoo ruim dat het den schijn heeft dat alleen onder deze de keuze zal gedaan worden.

Men zou nochtans ongelijk hebben, zich bij de magistratuur te bepalen. Zeer zeldzaam zijn de magistraten die de gelegenheid hadden zeevaartprocessen te onderzoeken, welke meest alle behandeld worden voor de handelsrechtbanken.

Een der eerste voorwaarden is de talenkennis.

Meest al de rechtsonderhoorigen, zooals meest al de getuigen zullen willen ondervraagd worden in het Vlaamsch, daar deze taal door de groote meerderheid van de bemanningen gesproken wordt. De leden zullen echter ook op de hoogte moeten zijn van de Engelsche taal, die door alle zeelieden verstaan en door de zeelieden van de twee grootste vloten der wereld gesproken wordt. Want bij de meeste zeerampen en aanvaringen zullen vreemde zeelieden moeten gehoord worden opdat de rechters kunnen oordeelen.

Door de tusschenkomst van tolken zal men eene verklaring niet duidelijk

maken. Het is beter dat de voorzitter en, zooveel mogelijk, ook de rechters geene tolken noodig hebben.

Het schijnt ons nochtans onnoodig, deze drie voorwaarden in het ontwerp in te lasschen. De Minister zal zijn keuze alleen laten vallen op rechtskundigen die ervaren zijn in zeezaken en de talen kennen.

2. — *De Regeeringscommissaris.*

Wij hadden willen voorstellen dit ambt af te schaffen. Het Openbaar Ministerie is niet noodig in een disciplinair rechtscollege, waar de eigenlijk straffen zijn uitgesloten.

Anderzijds zullen de voorzitter en de griffier gemakkelijk al de ambtsverrichtingen vervullen, die aan den commissaris zijn opgedragen.

Waarom trouwens zoo vele ambtenaren wanneer de inkrimping der uitgaven zich opdringt!

Met de opheffing van gezegd ambt zou men echter een derde van de bepalingen van het voorstel moeten wijzigen. Wij hebben niet een deel van het gebouw willen afbreken, op gevaar af de goedkeuring van het ontwerp te vertragen. En misschien wel zal de Minister hoogere redenen kunnen doen gelden om de aanwezigheid van een commissaris bij den Onderzoeksraad te verklaren.

3. — *De burgerlijke partij.*

Deze wordt niet toegelaten. Wel liet het voorstel-Franck ze toe. Zonder voorstander te zijn van de burgerlijke partij welke te veel aan de beteugelende rechtbank herinnert, zijn wij niettemin van oordeel, dat de mogelijkheid voor de partijen niet moet worden uitgesloten om zich te wenden tot den Onderzoeksraad tot het slechten van hun geschil. Aldus zou de Raad optreden als scheidsrechter.

Kunnen partijen hopen betere en meer bevoegde rechters te vinden dan die?

Feitelijk zal de beslissing van den Onderzoeksraad steeds worden ingeroepen bij de andere rechtsmachten als een stuk van de hoogste technische waarde.

Moet men dan niet steunen eene betrachting om de aansprakelijkheid in zake aanvaring te doen vaststellen door den Onderzoeksraad en om aldus de gewone rechtbanken en tevens elk onderzoek van langen duur met kostelijke deskundigen te weren?

En dat is mogelijk; daartoe volstaat het dat partijen het eens zijn.

Het zou moeten aangenomen zijn, dat de Onderzoeksraad zijn optreden als scheidsgerecht niet kan weigeren wanneer hij daartoe door twee partijen wordt aangezocht. De beslissingen van het scheidsgerecht kunnen, volgens den tekst van het compromis, al dan niet vatbaar zijn voor beroep.

*
* *

Onder voorbehoud van hovenstaande aanmerkingen hebben wij de eer, dit wetsontwerp aan de Kamer ter goedkeuring voor te leggen.

De Verslaggever,
H. BAELS.

De Voorzitter,
MAURICE PIRMEZ.