

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 16 JUIN 1926

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Marine, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi instituant un Conseil d'enquête maritime.

(Voir les n^{os} 41, 160, 220 et les Ann. parl. de la Chambre des Représentants, séances des 6 et 25 mai 1926, et le n^o 122 du Sénat.)

Présents : MM. ROSIER, président ; FRAITURE, HICQUET, QUINCHON, TOCH et DENS, rapporteur.

MADAME, MESSIEURS,

Le Projet de loi qui nous est soumis a fait dans tous les milieux intéressés l'objet de vives discussions et d'études approfondies.

L'organisation et la compétence de ce Conseil donnèrent lieu à des différences de vues assez notables ; les uns voulaient créer une juridiction nouvelle, charger le Conseil d'enquête non seulement de rechercher les causes des accidents, mais encore de prononcer de véritables jugements de responsabilité et admettre l'intervention de tierces parties ; d'autres au contraire voulaient que les procès en responsabilité et en dommages fussent soumis comme par le passé à la juridiction ordinaire, pénale et civile ; par conséquent, le Conseil d'enquête devait être uniquement un tribunal disciplinaire. Tous cependant étaient d'accord sur la nécessité de créer un nouvel organisme spécial qui s'occupe des accidents survenant aux navires belges et qui garantisse nos marins contre des suspicions ou des accusations souvent injustifiées.

Le Conseil supérieur de la Marine s'occupa activement de la question déjà avant la guerre. Il reprit ses études peu après la cessation des hostilités et

élabora un projet très complet qui est la base de celui-là même qui nous est soumis aujourd'hui.

Les points les plus difficiles à régler et qui donnèrent lieu aux plus nombreuses controverses furent nécessairement la base même de l'institution : quelles seraient ses fonctions réelles et sa compétence ; quelles seraient les personnes sur lesquelles le pouvoir du Conseil d'enquête s'exercerait ?

L'idée d'une juridiction nouvelle et de la création d'une Cour d'amirauté fut abandonnée.

Le Conseil d'enquête maritime que l'on propose de créer est un tribunal disciplinaire devant lequel il n'y a, ni constitution de partie civile, ni intervention quelconque (articles 5 et 35). Le Conseil d'enquête examine les accidents, recherche leurs causes et sévit, s'il y a lieu, contre le ou les marins en faute ou établit leur innocence et par conséquent les lave du soupçon injustifié que c'est à leur négligence ou à leur incapacité que l'accident est dû.

Il faut reconnaître que, depuis de nombreuses années, par suite de l'absence de pareil Conseil d'enquête, la flotte marchande belge et surtout ses officiers souffraient de préjugés injustifiés ;

régulièrement, sans aucun examen préalable, tout accident était imputé, ou à la mauvaise qualité du matériel, ou à la mauvaise qualité des officiers et marins, à leur incapacité et à leur insouciance.

La plupart des pays maritimes ont cherché à remédier à ces inconvénients par l'institution de tribunaux spéciaux. En Belgique, une loi sur la sécurité des navires a été votée tout dernièrement. Cette loi trouve son complément logique et nécessaire dans le Conseil d'enquête qui s'occupera du personnel. Celui-ci, certes, a le droit de ne pas être accusé de négligence ou d'incapacité sans qu'une enquête sérieuse et rapidement menée établisse les causes de l'accident. Ce sera le but du Conseil d'enquête.

Ce Conseil ne peut pas prononcer de peines, ni allouer des dommages-intérêts puisque cela reste du ressort des juridictions ordinaires, mais il fallait évidemment que le Conseil d'enquête puisse disposer de sanctions, sanctions disciplinaires, comportant l'avertissement, la réprimande, la suspension ou le retrait du brevet (art. 3).

La juridiction du Conseil s'étend sur tous les navires de mer belges dont l'article 1^{er} donne l'énumération.

Le Conseil d'enquête maritime, par une extension de sa compétence, ne doit pas attendre un accident pour intervenir et peut sévir, lorsqu'une personne relevant de sa juridiction a manqué à ses devoirs professionnels, et lui appliquer une sanction disciplinaire. De même si, par suite de circonstances quelconques, une personne ayant obtenu son diplôme devenait par la suite inapte physiquement à exercer ses fonctions, le Conseil peut, après enquête, suspendre ou annuler son brevet ou sa licence.

La loi actuelle sur la sécurité des navires prévoit l'appel de certaines décisions prises par le service d'inspection maritime ou par le Consul de Belgique, appel, qui était porté devant le Ministre de la Marine. Dorénavant

cet appel sera porté devant le Conseil d'enquête. De même le service d'inspection ne pourra user du pouvoir extraordinaire de décider l'arrêt d'un navire qu'avec l'autorisation préalable du président du Conseil d'enquête maritime.

Après avoir ainsi établi la compétence du Conseil d'enquête, il fallait définir quels étaient les assujettis à cette compétence. Fallait-il que le Conseil d'enquête puisse exercer sa juridiction sur toute personne à bord d'un bateau quelle que soit sa fonction, ou fallait-il limiter cette juridiction à ceux qui, porteurs d'un diplôme, ont la responsabilité de la direction de leur département et spécialement de la conduite du bateau ?

Les opinions étaient assez partagées à ce sujet. Les marins ou autres personnes à bord d'un bateau et au service de celui-ci sont tous soumis au Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Il faut laisser à chacun ses juges naturels. Il fallait donc uniquement déférer à la juridiction spéciale du Conseil d'enquête les diplômés ou ceux qui, par leurs fonctions mêmes, en assumant par exemple la responsabilité du quart, peuvent commettre des erreurs dangereuses pour la vie des hommes, la bonne conduite du bateau ou la conservation des valeurs qui leur sont confiées.

M. Hervy-Cousin dans son rapport très étudié et très détaillé au Conseil supérieur de la Marine disait :

« En délivrant un diplôme ou un brevet, l'autorité publique assume vis-à-vis de la collectivité, des armateurs et des chargeurs, une responsabilité (toute morale, c'est entendu) mais une responsabilité qui se traduit par le renom dont jouissent l'enseignement officiel d'une part, et l'armement national d'autre part. Cette responsabilité n'existe pas en ce qui concerne les autres membres de l'équipage, non couverts par le brevet. »

C'est dans ce sens que le Conseil supérieur de la Marine s'est prononcé et

c'est ainsi que l'article 2 définit les personnes assujetties à la juridiction du Conseil d'enquête.

Ce Conseil d'enquête ainsi institué répondra, nous en sommes certains, aux vœux de toutes les parties intéressées : armements, personnel navigant, exportateurs, assureurs, etc.

Nous ajoutons que cette institution est en même temps une loi de protection et pour les marins et pour les armateurs.

Les autres chapitres demandent peu d'explications ; l'Exposé des motifs et le texte même sont très clairs.

Le siège du Conseil est à Anvers ; cette ville, par son importance maritime, est tout indiquée. Il a été prévu toutefois que le Conseil pouvait se déplacer, cette mobilité est en effet nécessaire pour procéder rapidement à une enquête minutieuse et complète. De même, il a été prévu qu'en cours de procédure, le président peut adjoindre au Conseil deux assesseurs complémentaires, spécialement compétents pour les points litigieux.

L'interrogatoire dans des cas d'accident ou de négligence doit être en même temps plus souple et plus serré que devant les juridictions ordinaires où on ne peut poser de question que par l'intermédiaire du président. L'article 26 prévoit qu'il est permis aux assesseurs, aux commissaires du Gouvernement et aux personnes impliquées, de poser des questions directement aux témoins. C'est ce qu'on appelle en Angleterre la « cross examination » qui rend de très réels services dans tous les litiges maritimes. C'est pourquoi le Conseil supérieur de la Marine a cru bien faire de l'introduire dans la procédure du Conseil d'enquête.

Les droits de la défense de se faire assister d'un conseil sont spécifiés par l'article 30. Il en résulte que, sont admis à plaider comme fondés de pouvoir : 1° les avocats ; 2° les avoués ; 3° les personnes indiquées par l'intéressé et agréées spécialement par le tribunal dans chaque cause.

Dans son rapport à la Chambre,

l'honorable M. H. Baelis appelait l'attention sur la nécessité qu'il y avait de faire un choix judicieux pour la nomination des assesseurs du Conseil d'enquête. Il demandait notamment que les membres du Conseil soient tous, avocats et magistrats aussi bien qu'assesseurs techniques, au courant des choses de la mer et ajoutait qu'une des conditions à remplir était incontestablement la connaissance des langues. Nous croyons inutile d'insister sur l'opportunité et le bien fondé de ces observations.

L'article 54 du projet qui nous est soumis stipule spécialement que les dispositions légales concernant l'emploi de la langue flamande en matière répressive sont applicables à la procédure instituée par la présente loi. Le président, les vice-présidents, le commissaire et les commissaires adjoints du Gouvernement, les greffiers et les commis-greffiers, les membres du Conseil et les huissiers du Conseil devront donc connaître les deux langues nationales. C'est un principe général et acquis, mais que nous avons néanmoins cru utile de rappeler ici.

Nous devons appeler l'attention sur l'article 6 qui traite notamment des modifications à apporter à l'article 23 du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime, et des peines applicables au capitaine qui s'enivre pendant qu'il est chargé de la conduite du navire : amende de 26 à 300 francs, en cas de récidive 200 à 2,000 francs. Le dernier alinéa de l'article dit : « Dans l'autre cas, la peine d'emprisonnement de quinze jours à six mois pourra de plus être prononcée. » C'est évidemment « dans l'un et l'autre cas » qu'il faut lire. Le texte flamand est exact.

Votre Commission a admis à l'unanimité le Projet de loi instituant un Conseil d'enquête maritime et le recommande à votre vote.

Le Rapporteur,
L. DENS.

Le Président,
A. ROSIER.