

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 1913.

Proposition de loi instituant un tribunal disciplinaire de la marine marchande
ou tribunal d'amirauté.

DÉVELOPPEMENTS.

MESSIEURS,

En déposant le 28 juillet 1909 la proposition que nous reproduisons aujourd'hui, nous faisons observer que la nécessité d'une juridiction disciplinaire de la marine marchande avait été reconnue par toutes les nations qui s'honorent ou se préoccupent du développement de leur flotte commerciale.

L'Angleterre a le commissaire de naufrage et l'enquête du *Board of Trade*; l'Allemagne, le *Seeamt*; la France, le Tribunal maritime commercial.

Depuis longtemps, l'*Association belge pour l'unification du droit maritime* a pris l'initiative de réclamer la création d'une juridiction de ce genre en Belgique.

En 1907, M. de Smet de Naeyer, alors Chef de cabinet, en réponse à une demande de notre collègue M. F. Delvaux, a déclaré que le Gouvernement était favorable à l'innovation.

La *Ligue maritime belge*, qui a pour objet le développement de notre marine marchande, autant que le *Koninklijk Belgisch Zeemanskollegie*, qui représente spécialement nos officiers de marine, se sont prononcés dans le même sens et la *Chambre de commerce d'Anvers* a insisté récemment sur l'urgence de cette réforme.

Notre commerce, notre armement, nos officiers de marine sont donc d'accord.

Le bon sens, l'intérêt de la vie humaine, qu'il s'agisse du passager ou

de l'équipage, n'indiquent-ils d'ailleurs pas qu'à la grande, à la nécessaire responsabilité du capitaine de navire, ou de ceux qui le suppléent, doivent correspondre des garanties particulières, des mesures de contrôle spéciales et bien organisées?

Lorsqu'un sinistre se produit, qu'un navire se perd, par exemple, il n'est pas admissible que le capitaine, le pilote ou l'officier qui en a eu la charge, puisse demain reprendre un autre commandement, puisse demain mettre en risque d'autres navires, une autre cargaison, d'autres vies, sans qu'une enquête ait été faite, impartiale et contradictoire. S'il est innocent de tout blâme, il est de son intérêt que cette innocence soit reconnue; c'est son intérêt et c'est l'intérêt de notre marine marchande; c'est le seul moyen de mettre fin à des critiques injustes ou à des soupçons sans fondement. Si, au contraire, il y a faute, il faut qu'elle soit constatée et punie. Si elle est suffisamment grave, il peut être nécessaire de mettre, temporairement ou définitivement, hors d'état de nuire un marin téméraire ou incapable.

Le souci de la vie humaine, la bonne réputation de notre armement et de nos officiers de marine commandent impérieusement cette solution.

A toute évidence, les tribunaux de droit commun n'ont ni la compétence technique, ni l'action rapide sans lesquelles pareilles investigations risquent fort de rester vaines et inefficaces. Il faut donc une institution spéciale; toutes les nations maritimes l'ont reconnu.

D'autre part, s'il convient que l'organisation de cette juridiction soit entourée de garanties spéciales de compétence, il importe aussi qu'elle ne représente pas, pour le budget, des charges sans proportion avec l'importance actuelle de notre marine marchande. Le projet que nous vous soumettons tient compte de cette double considération.

Présidé par un magistrat assisté de techniciens, le tribunal nouveau correspond au système d'organisation suivi dans les pays sur lesquels nous devons nous guider particulièrement, tels que l'Angleterre et l'Allemagne. La présidence d'un juriconsulte assure les garanties qui découlent de la pratique et de la science du droit, tandis que ses assesseurs techniques lui apporteront le concours de leur expérience nautique et de leur science professionnelle, indispensables auxiliaires en ces matières très spéciales.

Le nombre d'affaires n'est pas suffisant pour organiser plusieurs tribunaux. Il importe, en outre, qu'il y ait de l'unité dans les bases d'appréciation surtout lorsqu'il s'agit de discipline et qu'on se trouve devant une marine encore jeune et en voie de développement.

Dès lors, le choix d'Anvers s'indiquait comme siège du tribunal d'amirauté. Notre métropole commerciale est le centre naturel de la vie maritime en Belgique et le port d'attache de presque tous nos navires. Les mêmes considérations ont amené déjà les Chambres à y centraliser toute l'organisation administrative de la propriété des navires et bateaux et des droits réels qui s'y rattachent.

Il est d'ailleurs prévu que le tribunal pourra, s'il y a lieu, siéger en d'autres ports. Les listes des assesseurs techniques seront également

dressées par les soins des tribunaux consulaires ayant juridictions dans les divers ports belges. Un équilibre rationnel est donc maintenu entre les divers intérêts. Aucune modification n'est, au surplus, apportée à la compétence des tribunaux de commerce et des cours d'appel pour les procès d'abordage, d'assistance et autres affaires maritimes. Il ne s'agit ici que de questions disciplinaires. Les décisions rendues n'auront pas en principe effet de chose jugée pour les intérêts civils; il n'y aura d'exception que s'il y a constitution de partie civile et à l'égard seulement des parties en cause; leur volonté justifie cette dérogation.

Les autres dispositions du projet s'expliquent et se justifient sans commentaire.

Peut-on discuter le caractère constitutionnel de la proposition et soutenir qu'il s'agirait de créer un de ces tribunaux extraordinaires qui sont pros crits par la Constitution?

La négative est certaine. Par tribunaux extraordinaires, il faut entendre les juridictions dérogeant au droit commun dans un but politique. (PAUL ERERA, *Traité de Droit public belge*, pp. 233 et suiv.) Le tribunal disciplinaire de la marine marchande n'aura pas ce caractère; il ne contrevient pas plus à l'article 94 de la Constitution que n'y contreviennent les conseils de prud'hommes ou que n'y contreviendrait une juridiction spéciale en matière d'accidents de travail.

La question de savoir dans quelles limites les parties lésées pourront intervenir dans l'instance est très délicate. Nous avons indiqué une solution. Elle ne nous paraît pas *ne varietur*; d'autres formules pourront être indiquées; mais de toute manière une certaine intervention paraît nécessaire.

Nous disions en 1909 : le vote de la proposition est urgent; nous le répétons aujourd'hui. La situation actuelle donne lieu à des critiques multiples à l'étranger et en Belgique. Ce sont spécialement nos capitaines qui sont incriminés. Une juridiction disciplinaire défendra efficacement les bons éléments qui sont parmi eux la très grande majorité, tandis qu'elle écartera les mauvais pour le plus grand bien du corps des officiers de marine et de notre armement national.

LOUIS FRANCK.

Proposition de loi instituant un tribunal disciplinaire de la marine marchande ou tribunal d'amirauté.

ARTICLE PREMIER.

Il est institué un tribunal disciplinaire de la marine marchande sous le nom de tribunal d'amirauté.

ART. 2.

Le tribunal d'amirauté est composé d'un président et de deux assesseurs techniques.

ART. 3.

Le président est nommé par le Roi parmi les magistrats ou docteurs en droit ayant une connaissance particulière des affaires maritimes ou remplissant ou ayant rempli, depuis dix ans au moins, les fonctions de greffier ou de greffier adjoint auprès d'un tribunal de commerce dans un des ports de mer du Royaume.

Le président pourra occuper en même temps d'autres fonctions judiciaires.

Il peut être nommé un président suppléant remplissant les mêmes conditions.

ART. 4.

Les assesseurs techniques sont choisis par le président, pour chaque affaire, parmi les capitaines ou anciens capitaines de navires, les ingénieurs maritimes, les chefs pilotes ou anciens chefs

Wetsvoorstel tot oprichting eener rechtbank van tucht voor de koopvaardijvloot of admiraliteitsrechtbank.

EERSTE ARTIKEL.

Onder benaming van « admiraliteitsrechtbank » wordt eene rechtbank van tucht voor de koopvaardijvloot ingesteld.

ART. 2.

De admiraliteitsrechtbank is samengesteld uit een voorzitter en twee technische bijzitters.

ART. 3.

De voorzitter wordt door den Koning benoemd uit de magistraten of doctors in de rechten die bijzonder op de hoogte van de zeezaken zijn of die, sedert ten minste tien jaren, het ambt van griffier of van adjunct-griffier waarnemen of hebben waargenomen bij eene rechtbank van koophandel in eene der zeehavens van het Rijk.

De voorzitter mag terzelfder tijd eene andere rechterlijke betrekking bekleeden.

Er mag een plaatsvervangend voorzitter, aan dezelfde vereischen voldoende, worden benoemd.

ART. 4.

Voor elke zaak, worden de technische bijzitters door den voorzitter gekozen onder descheepskapiteins of gewezen scheepskapiteins, de zeeingenieurs, de hoofdloodsen of oud-hoofdloodsen, de

pilotes, les patrons pêcheurs ou anciens patrons pêcheurs et autres techniciens.

Pourront seules être appelées à remplir ces fonctions, les personnes figurant sur les listes dressées à cette fin par chacun des tribunaux de commerce d'Anvers, de Bruges, de Bruxelles, de Gand et d'Ostende, au nombre et selon le mode déterminés par arrêté royal.

ART. 5.

Le tribunal d'amirauté est chargé d'enquêter sur les accidents de navigation maritime et de statuer sur les fautes et les contraventions aux règlements commises à l'occasion de ces accidents. Il prononce, s'il y a lieu, les peines prévues à la présente loi.

ART. 6.

Le tribunal d'amirauté a juridiction :

1° Sur les capitaines, patrons, officiers et mécaniciens de navires de mer belges, y compris les capitaines, patrons, officiers et mécaniciens des remorqueurs faisant les services des fleuves et ports maritimes, ainsi que les capitaines, officiers et mécaniciens de la marine de l'Etat;

2° Sur les pilotes de mer, de rivière ou de bassin, en tant qu'ils servent à bord de navires de mer belges;

3° Sur les capitaines, patrons, officiers et pilotes de navires de mer, quelle que soit la nationalité de ceux-ci, pour les accidents survenus dans les eaux territoriales belges.

ART. 7.

Dans les limites de la compétence déterminée par les dispositions qui précèdent, le tribunal d'amirauté doit être

schippers of oud-schippers ter visscherij en andere deskundigen.

Tot dit ambt kunnen alleen worden geroepen de personen voorkomende op de lijsten met dat doel opgemaakt door elke der koop handelsrechtbanken van Antwerpen, Brugge, Brussel, Gent en Oostende, ten getale en naar de wijze bij koninklijk besluit bepaald.

ART. 5.

De admiraliteitsrechtbank is gelast een onderzoek in te stellen naar de zeevaartongevallen en uitspraak te doen over de fouten en reglementsovertredingen, bij deze ongevallen gepleegd. Als er grond voor is, spreekt zij de bij deze wet voorziene straffen uit.

ART. 6.

Deadmiraliteitsrechtbank heeft rechtsmacht :

1° Over de kapiteins, schippers, officieren en machinisten van Belgische zeeschepen, daarin begrepen de kapiteins, schippers, officieren en machinisten der sleepbooten die dienst doen op de zeestroomen en in de zeehavens, alsmede de kapiteins, officieren en machinisten der Staatsmarine;

2° Over de loodsen ter zee, op stroommen of in dokken, voor zoover zij op Belgische zeeschepen dienst doen ;

3° Over de kapiteins, schippers, officieren en loodsen van zeeschepen, tot welke nationaliteit ook deze behooren, voor de ongevallen voorgekomen in de Belgische territoriale wateren.

ART. 7.

Binnen de grenzen van de bevoegdheid, zooals deze bij de voorgaande bepalingen is omschreven, moeten alle

saisi de tous accidents ayant donné lieu à la perte d'un navire, à des avaries graves ou à mort d'homme; il pourra être saisi, dans les mêmes limites, de tous autres accidents.

ART. 8.

Le tribunal d'amirauté a son siège à Anvers. Il pourra, s'il y a lieu, se transporter en d'autres ports.

ART. 9.

Il est pourvu aux fonctions du ministère public près le tribunal d'amirauté par les soins du parquet d'Anvers.

ART. 10.

Le tribunal d'amirauté pourra prononcer les peines suivantes :

1° Les peines de police;

2° La suspension, pour un terme ne dépassant pas un an, ou le retrait, à titre définitif : a) du droit de commander un navire belge ou d'y exercer les fonctions de pilote, d'officier ou de mécanicien; b) du droit d'exercer les fonctions de capitaine patron, de pilote, d'officier ou de mécanicien de navire dans les eaux belges.

Sera puni des peines prévues à l'article 227 du Code pénal celui qui, frappé de la peine de suspension ou de retrait, aura contrevenu à cette interdiction. Ces infractions relèveront du tribunal correctionnel.

ART. 11.

L'instruction sera faite à l'audience, publiquement et contradictoirement.

Il sera fait un compte rendu sténographique des interrogatoires. L'exac-

ongevallen die het verlies van een schip, zware avarijen of iemands dood veroorzaakten, worden gebracht voor de admiraliteitsrechtbank; binnen dezelfde grenzen, kunnen haar alle andere ongevallen onderworpen worden.

ART. 8.

De admiraliteitsrechtbank heeft haar zetel te Antwerpen. Als er reden toe bestaat, kan zij zich naar andere havens begeven.

ART. 9.

In het ambt van openbaar ministerie bij de admiraliteitsrechtbank wordt voorzien door de zorgen van het parket te Antwerpen.

ART. 10.

De admiraliteitsrechtbank kan de volgende straffen uitspreken :

1° Politiestraffen;

2° Schorsing, voor een termijn die één jaar niet te boven gaat, of definitieve intrekking : a) van de bevoegdheid, een Belgisch schip te voeren of daarop de betrekking uit te oefenen van loods, officier of machinist; b) van de bevoegdheid, de betrekking van scheepskapitein, schipper loods, officier of scheepsmachinist uit te oefenen in de Belgische wateren.

Wie, tot de straf van schorsing of intrekking veroordeeld, dit verbod overtreedt, wordt gestraft met de straffen voorzien bij artikel 227 van het Strafwetboek. De boetstraffelijke rechtbank oordeelt over deze overtredingen.

ART. 11.

Het onderzoek geschiedt ter zitting, in 't openbaar en op tegenspraak.

Van de getuigenverhooren wordt een stenographisch verslag opgemaakt. De

titude de ce compte rendu sera certifiée par le président. Les dépositions ne devront pas être signées par les témoins.

Les règles appliquées en simple police seront suivies, s'il n'en est autrement ordonné par le règlement du tribunal; ce règlement sera approuvé par arrêté royal.

L'assignation pourra être donnée d'un jour à l'autre.

L'assignation sera dénoncée en tout cas à l'armement. Si celui-ci réside à l'étranger, l'avis sera donné par la poste ou par dépêche télégraphique, transmise à l'intervention du représentant diplomatique ou consulaire belge, en laissant, s'il y a lieu, un délai supplémentaire réglé sur requête par le président du tribunal. Ces assignations ne sont pas soumises à la Convention de La Haye, relative à la procédure.

ART. 12.

Les décisions du tribunal d'amirauté ne formeront point chose jugée au point de vue des intérêts civils. Toutefois la constitution de partie civile est admise.

L'armateur ou tout autre intéressé peut également intervenir. En pareils cas, la décision formera chose jugée entre les parties en cause, mais entre elles seulement. Il n'appartient pas à la partie lésée de recourir à la citation directe devant le tribunal d'amirauté, à moins que celui-ci ne soit saisi de l'accident à l'égard d'autres parties.

Les décisions du tribunal d'amirauté ne préjudicieront point aux poursuites du chef d'homicide ou blessures par imprudence ni aux poursuites prévues

getrouwheid van dit verslag wordt door den voorzitter bevestigd. De verklaringen moeten door de getuigen niet worden onderteekend.

De bij de politierechtbanken toepasselijke regelen worden gevolgd, indien het reglement der rechtbank er niet anders over beslist; dit reglement wordt bij koninklijk besluit goedgekeurd.

De dagvaarding kan voor den daarop volgende dag geschieden.

De dagvaarding wordt in elk gevalden reeder beteekend. Verblijft hij in den vreemde, dan wordt hem daarvan kennis gegeven per post of per telegram, overgemaakt door bemiddeling van den Belgischen gezant of consul, daarbij, indien er grond voor is, een bijkomenden termijn latende; deze termijn wordt, op verzoekschrift, door den voorzitter der rechtbank bepaald. Deze dagvaardingen zijn niet onderworpen aan de Haagsche Conventie, betreffende de rechtspleging.

ART. 12.

De beslissingen van de admiraliteitsrechtbank hebben geen kracht van gewijsde ten aanzien van de burgerlijke belangen. Echter is de optreding als burgerlijke partij toegelaten.

De reeder of elk ander belanghebbende mag insgelijks ter zake tusschentreeden. In zulke gevallen heeft de beslissing kracht van gewijsde tusschen de betrokkene partijen, doch enkel tusschen haar. De benadeelde partij mag niet rechtstreeks dagen voor de admiraliteitsrechtbank, tenzij het ongeval bij deze rechtbank reeds tegenover andere partijen aanhangig is gemaakt.

De beslissingen van de admiraliteitsrechtbank laten onverkort de rechtsvervolgung wegens doodslag of verwondingen door onvoorzichtigheid veroorzaakt,

par le Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

ART. 13.

L'appel des décisions rendues par le tribunal d'amirauté sera porté devant une des chambres correctionnelles de la Cour d'appel de Bruxelles, assistée de deux assesseurs techniques autres que ceux désignés en première instance.

ART. 14.

Un arrêté royal déterminera les mesures nécessaires à l'exécution de la présente loi et notamment l'organisation du greffe et le tarif des dépens ainsi que l'indemnité revenant aux assesseurs techniques. Cette indemnité sera jointe aux dépens et sera recouvrable à charge de la partie condamnée, de son armement et, éventuellement, de la partie civile et des parties intervenantes, sinon ou concurremment du Trésor public.

Les traitements du président, du président suppléant et du greffier seront réglés par la loi budgétaire.

alsmede die voorzien bij het Tucht- en Strafwetboek voor de handelsmarine en de zeevisserij.

ART. 13.

Beroep tegen de beslissingen van de Admiraliteitsrechtbank wordt gebracht voor eene der boetstraffelijke kamers van het Hof van beroep te Brussel, bijgestaan door twee technische bijzitters, andere dan die aangewezen in eersten aanleg.

ART. 14.

Een koninklijk besluit bepaalt de maatregelen vereischt tot de uitvoering van deze wet, met name die betreffende de inrichting der griffie, het tarief der gerechtskosten en de vergoeding toekomende aan de technische bijzitters. Deze vergoeding wordt bij de gerechtskosten gevoegd en de betaling daarvan kan worden gevorderd van de veroordeelde partij, van hare reederij en, bij voorkomend geval, van de burgerlijke en tusschenkomende partijen, zooniet of terzelfder tijd van de Schatkist.

De jaarwedden van den voorzitter, van den plaatsvervangenden voorzitter en van den griffier worden door de begrootingswet geregeld.

LOUIS FRANCK.

COOREMAN.

FRÉD. DELVAUX.

EUG. STANDAERT.

AUGUSTE PIL.

D. SERRUYS.