

SUPPLÉMENT.

Actes qui n'ont pu être placés à leur date, à cause de leur publication tardive dans le *Moniteur*.

391. — 15 MAI 1883. — Arrêté royal. — Exécution des articles 14 et 15 de la loi du 15 juin 1881, en ce qui concerne les examens de professeur agrégé de l'enseignement moyen. (Monit. du 19 juillet 1883.)

Léopold II, etc. Vu l'article 14 de la loi du 15 juin 1881, apportant des modifications à la loi du 1^{er} juin 1850 sur l'enseignement moyen, article ainsi conçu :

« Le diplôme de professeur agrégé de l'enseignement moyen de l'un ou de l'autre degré sera délivré par un jury spécial et après un examen dont le programme et les frais sont réglés par arrêté royal.

« Si le recrutement du personnel l'exige, le gouvernement peut admettre aux examens, à des conditions qu'il détermine, des personnes n'ayant pas suivi les cours des établissements normaux de l'État. »

Vu le dernier paragraphe de l'article 15 de la même loi appliquant les mêmes dispositions à la délivrance des diplômes préparatoires et définitifs de régente d'école moyenne de filles :

Considérant que le recrutement du personnel des établissements d'instruction moyenne exige provisoirement que des personnes n'ayant pas suivi les cours des établissements normaux de l'État puissent être admises aux examens conduisant à l'obtention des diplômes mentionnés dans les articles 14 et 15 de la loi précitée du 15 juin 1881 ;

Sur la proposition de notre ministre de l'instruction publique,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Continueront provisoirement, et jusqu'à disposition ultérieure, à être admises aux examens d'aspirant professeur agrégé et de professeur agrégé de l'enseignement moyen du premier et du second degré et aux examens préparatoires et définitifs de régente d'école moyenne de filles, les personnes qui, n'ayant pas suivi les cours des établissements normaux de l'État, se trouveront dans les conditions déterminées respectivement par les arrêtés royaux des 17 avril 1877, 27 juillet 1877, 22 février 1882; des 30 mai 1868, 8 mai 1874, et des 7 juin 1879 et 16 février 1883, ainsi que celles qui ont été admises à suivre, comme élèves libres, les cours des établissements normaux de l'État.

ART. 2. Notre ministre de l'instruction publique (M. P. VAN HUMBEECK) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

392. — 20 JUIN 1883. — Loi établissant un nouveau mode de jaugeage des navires de mer (1). (Monit. du 18 septembre 1883.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les propriétaires, armateurs,

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Séssion de 1881-1882.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs

capitaines ou patrons des navires de mer sont tenus d'en faire constater la capacité, par les employés à ce commis, dans le port belge où les navires se trouvent.

ART. 2. La capacité des navires est établie en mètres cubes et en tonneaux de mer.

et texte du projet de loi. Séance du 28 avril 1882, p. 323-327.

Séance de 1882-1883.

Documents parlementaires. — Séance du 20 décembre 1882, p. 47.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 23 mai 1883, p. 1131-1132.

SÉNAT.

Séance de 1882-1883.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 30 mai 1883, p. 14.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 31 mai 1883, p. 160-161.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

L'article 2 de la loi du 13 juin 1863, relative au rachat du péage de l'Escaut, a autorisé le gouvernement à supprimer le chapitre XXV de la loi générale du 26 août 1822, qui assujettissait les navires de mer visitant les ports du royaume au paiement d'un droit de tonnage et les astreignait à un jaugeage en vue de la perception de ce droit.

Le droit de tonnage a été aboli, mais sa suppression ne permettait pas de supprimer en même temps le jaugeage officiel, et une disposition de la loi du 13 juin 1863 a autorisé le gouvernement à le réglementer à nouveau. Le tonnage est, en effet, l'un des éléments essentiels du signallement des navires, qui est porté dans les lettres de mer; des taxes de navigation, autres que le droit de tonnage supprimé, sont perçues en raison du nombre de tonneaux de mer que jaugent les navires; dans presque tous les ports étrangers où les bâtiments de mer peuvent se rendre, ils sont soumis également à des taxes calculées sur le tonnage; enfin l'expression du tonnage légal est employée fréquemment dans les conventions commerciales.

A tous ces points de vue, un jaugeage officiel continue d'être nécessaire et le commerce maritime attache avec raison une grande importance à ce qu'il soit effectué avec soin et d'après les méthodes les plus correctes.

L'arrêté royal du 21 juillet 1863, pris en exécution de la loi du 13 juin précédent, n'a pas modifié le système de jaugeage qui était en vigueur sous l'empire de la loi de 1822. L'unité de jauge, c'est-à-dire la valeur du tonneau de mer, ne fut pas changée; l'arrêté de 1863 se borna à reprendre la définition que la loi générale du 26 août 1822 en avait donnée: « Le tonneau de mer est estimé à mille kilogrammes, représentés par un mètre cube et demi. » Quant aux procédés de mesurage, la suppression du chapitre XXV de la loi de 1822 ne nécessitait pas leur révision; et l'on continua de suivre à cet égard des règles déjà anciennes qui avaient

Le tonneau de mer est une capacité égale à deux mètres cubes et quatre-vingt-trois centièmes.

La capacité totale d'un navire, exprimée en tonneaux de mer, constitue son tonnage brut.

Le tonnage net ou tonnage légal repré-

été coordonnées dans un arrêté du ministre des finances du 28 janvier 1850.

Notre système de jaugeage, ainsi réglé, laisse à désirer. La définition même du tonneau de mer, représentant un poids comme l'équivalent d'une capacité, repose sur une équivoque, et les procédés de mesurage reproduits dans le règlement de 1850 sont surannés.

L'emploi de la vapeur comme force motrice et la substitution du fer au bois ont accompli une véritable révolution dans l'art des constructions navales; la forme des bâtiments de mer a été modifiée et les anciens procédés de mesurage, établis sur des données qui s'appliquaient aux formes anciennes, sont devenus défectueux dans leur application aux formes nouvelles.

La nécessité d'un changement radical de système était reconnue déjà en 1863, mais le moment était peu opportun pour l'adoption d'un système nouveau.

Les causes qui avaient altéré la valeur du jaugeage belge n'avaient pas manqué de rendre défectueuses aussi les règles différentes, mais également anciennes, qui étaient suivies dans un grand nombre de pays étrangers; la question d'une réforme dans le jaugeage était à l'ordre du jour dans plusieurs États maritimes, et l'on entrevoyait la possibilité de substituer aux systèmes divers qui étaient en usage un système unique, un système international, donnant une signification vraiment universelle à ces mots universellement employés de tonnage et de tonneau de mer. L'utilité d'une telle réforme était visible, le commerce maritime étant de sa nature un commerce international. La Belgique devait, dans cette situation, ajourner momentanément une mesure qui pouvait devenir doublement avantageuse par une entente entre tous les États maritimes.

Dans un arrangement commercial conclu le 28 mars 1863 entre la Belgique et la Prusse, les deux gouvernements insérèrent une clause portant que « dans le but de mettre un terme aux inconvénients de diverse nature qui résultent, pour le commerce et pour la navigation comme pour les gouvernements, de la diversité des systèmes de jaugeage usités, les deux parties contractantes inviteront les États maritimes à se concerter pour arrêter une formule de jaugeage des navires de mer qui servirait de règle universelle ».

L'initiative qui prit en cette circonstance la Belgique, et qu'elle peut tenir à honneur de rappeler, n'aboutit point, comme on aurait pu l'espérer, à un résultat formel consacré par un acte international. Mais les études poursuivies dans les divers États maritimes décidèrent la plupart des gouvernements à entrer spontanément dans la voie d'une réforme identique de leurs systèmes de jaugeage et à adopter des règles nouvelles reposant sur des principes communs, reconnus partout comme offrant le plus d'avantages et le plus de garanties.

Ces principes sont ceux qui depuis 1884 servent

sente le tonnage brut après déduction des espaces considérés comme non utilisables pour le transport des marchandises et des passagers.

ART. 3. Un règlement général arrêté par le gouvernement déterminera le mode de jaugeage et les procédés de mesurage; il

indiquera les espaces à comprendre dans le tonnage brut et les déductions à opérer pour le calcul du tonnage net; il réglera la délivrance des certificats de jaugeage, ainsi que la durée de validité et les cas d'annulation de ces documents. *(Le règlement général de jaugeage portant la date du*

de base au jaugeage anglais; ils sont connus, du nom de celui qui le premier en a recommandé l'adoption, sous la désignation de système Moorsom.

L'unité de tonnage, d'après ce système, est une capacité de 100 pieds anglais cubes ou 2 mètres cubes 83 centièmes.

La capacité totale, exprimée en tonneaux de mer de 100 pieds anglais cubes de tous les espaces clos que renferme le navire constitue le tonnage brut. Pour obtenir le tonnage net (register tonnage anglais), on déduit de ce tonnage brut certains espaces qui ne peuvent servir au transport des marchandises ni au logement des passagers, notamment ceux qui sont affectés au logement de l'équipage et ceux qui sont occupés par les machines des bateaux à vapeur.

Les règles formulées par Moorsom pour mesurer la capacité brute des navires reposent sur des données scientifiquement correctes; elles s'appliquent aux navires de toute forme, et il n'est pas à craindre que des progrès nouveaux dans l'art des constructions navales les rendent vicieuses à leur tour. Leur supériorité sur toutes les règles précédemment en usage n'est donc pas susceptible d'être révoquée en doute.

Dès 1883, les Etats-Unis d'Amérique adoptèrent le système Moorsom pour le mesurage du tonnage brut, qui y constitue le tonnage légal des navires.

Le Danemark en 1867, l'Autriche-Hongrie en 1871, l'Allemagne, la France et l'Italie en 1873, réformèrent à leur tour leur système de tonnage d'après les principes de Moorsom, mais en adoptant, à l'exemple de l'Angleterre, le tonnage net comme le tonnage légal. Dès cette époque, les principales contrées maritimes de l'Europe auraient eu, pour leurs navires de commerce, un tonnage légal identique; si malheureusement sur un point spécial, — les espaces à déduire du tonnage brut pour le calcul du tonnage net, — les règles anglaises n'avaient point été defectueuses au point de ne pas pouvoir recevoir une adhésion unanime.

La loi anglaise, s'écartant sur ce point des principes d'un mesurage exact, admet, pour les navires à vapeur, un système de déductions proportionnelles qui, en Angleterre même, est considéré comme vicieux et comme exigeant une revision. Le gouvernement danois accepta néanmoins ce système de déduction; le gouvernement français l'adopta également, mais seulement à titre transitoire; quant à l'Autriche-Hongrie, à l'Allemagne et à l'Italie, elles ne s'y rallièrent pas et donnèrent la préférence, pour cette question des déductions, à des règles différentes; plus rigoureuses et moins sujettes à objection.

Telle était la situation lorsque, en 1873, les difficultés qui avaient surgi à propos de la perception du droit de transit par le canal de Suez, décidèrent les puissances maritimes à réunir à Constantinople une commission internationale d'hommes ayant une compétence spéciale en matière de jaugeage.

Cette commission fut chargée de s'occuper non seulement des questions relatives au canal de Suez, mais aussi de l'examen des procédés de jaugeage qui pourraient convenir le mieux comme règles universelles. La commission se mit facilement d'accord pour recommander l'adoption universelle du tonneau anglais de cent pieds cubes et le système de mesurage Moorsom; mais des divergences de vues se produisirent sur la question des déductions, spécialement en ce qui concerne les soutes à charbon des navires à vapeur; la commission dut se borner, sur ce point, à recommander une solution transactionnelle qui fut prise pour base des perceptions à opérer au canal de Suez, mais à laquelle ne se rallia, pour le calcul du tonnage légal de ses navires, aucune des puissances qui, jusque-là, avaient adopté le système Moorsom, et qui ne fut pas suivie non plus par la plupart des Etats qui, depuis lors, ont modifié leur système de jaugeage.

L'unification n'est donc pas accomplie, et il ne semble pas que l'on puisse en espérer la réalisation dans un bref délai. La question reste ouverte, mais l'adoption dans presque tous les Etats maritimes d'une même unité de tonnage et de règles de mesurage fondées sur des principes communs n'en constitue pas moins dès à présent un progrès considérable. Si des systèmes différents se trouvent encore en usage pour le calcul du tonnage net, ces systèmes sont peu nombreux, et au moyen des indications portées dans les certificats de jaugeage, il est presque toujours possible de calculer quel est, pour un navire dont le tonnage net a été jugé dans un pays quelconque où la méthode Moorsom est usitée, le tonnage légal dans un autre pays où cette méthode est également en usage.

Les changements introduits dans la législation des pays étrangers indiquent dans quel sens la Belgique, à son tour, doit opérer la réforme de son système de jaugeage; elle doit, elle aussi, adopter un système basé sur les principes de Moorsom, en s'écartant le moins possible, quant aux points qui ne sont pas résolus d'une manière identique par les règlements des autres pays maritimes, des solutions qui semblent pouvoir dans l'avenir rallier l'adhésion la plus générale.

Depuis plusieurs années, sans doute, cette réforme serait un fait accompli si la question du jaugeage ne s'était pas compliquée, en Belgique, de difficultés particulières résultant des obligations que nous avons contractées lors du rachat du péage de l'Escaut.

Par l'article 8 du traité général du 13 juin 1863 la Belgique s'est engagée, envers les puissances qui ont pris part au rachat du péage, à ne pas laisser augmenter le tarif des taxes locales perçues par la ville d'Anvers sur les navires qui fréquentent son port. Ces taxes sont calculées sur le tonnage; or, le changement qu'il s'agit d'opérer et qui porte à la fois sur la valeur du tonneau de mer et sur les procédés de mesurage, aura pour effet de modifier

27 août 1883 est reproduit à la suite de la présente loi.)

ART. 4. Les navires étrangers munis d'un certificat de jaugeage délivré par les autorités étrangères compétentes pourront être dispensés d'un nouveau jaugeage en Belgique, pour autant que le certificat étranger renferme des indications qui permettent de constater ou de calculer, sans nouveau mesurage, quel est leur tonnage légal belge.

ART. 5. La date de l'entrée en vigueur

le chiffre du tonnage de tous les navires. Une revision du tarif des taxes locales était dès lors indispensable pour empêcher que son application ne fût totalement faussée par l'altération de la base des droits, et cette revision n'était possible qu'à la condition de rechercher d'abord, par les jaugeages comparatifs opérés sur un grand nombre de navires, quel pouvait être le rapport entre le tonnage belge actuel des bâtiments fréquentant le port d'Anvers et le tonnage de ces mêmes bâtiments d'après les règles nouvelles.

Ces expériences, qui ont pris un temps considérable, ont constaté que, pour l'ensemble de la navigation de l'Escaut, le rapport en question est de 1,168, ou, en d'autres termes, que pour l'ensemble des navires qui visitent le port d'Anvers, un tonneau de mer, d'après le nouveau système, équivaut à 1,168/1,000 tonneau d'après le système actuel.

L'administration communale d'Anvers a pris une délibération pour modifier, d'après cette base, le tarif de ses taxes locales à partir du jour où le nouveau régime de tonnage entrera en vigueur, et le gouvernement s'est assuré, en communiquant le nouveau tarif aux puissances qui ont pris part au traité du 13 juin 1863, que l'application de ce tarif ne donnera lieu, de leur part, à aucune objection. Ces démarches ont été une cause nouvelle de retard, et c'est ainsi que nous sommes seulement aujourd'hui en mesure de réaliser une réforme projetée depuis longtemps et dont le prompt accomplissement est vivement à désirer dans l'intérêt de notre commerce maritime.

Bien que toutes les dispositions actuellement en vigueur relativement au jaugeage des navires de mer émanant du pouvoir exécutif, il est nécessaire que la législature intervienne pour en permettre la revision. On doit, en effet, considérer comme épuisés, par l'arrêté royal du 21 juillet 1863, les pouvoirs que l'article 2 de la loi du 13 juin précédent avait donnés au gouvernement. D'ailleurs il ne s'agit pas seulement de modifier les procédés de mesurage que les jaugeurs doivent suivre, il s'agit de changer la valeur même de l'unité de tonnage qui sert de base à des perceptions de taxes et peut servir de base aussi à des conventions commerciales, et il importe que cette valeur soit fixée par la loi.

L'article 1^{er} du projet de loi qui vous est soumis est destiné à remplacer l'article 299 de la loi générale du 26 août 1822 et l'article 2 de l'arrêté royal du 21 juillet 1863. Ces dispositions exigeaient un nouveau jaugeage tous les deux ans. L'adoption du système Moorsom permettra de donner une validité beaucoup plus longue aux certificats de jauge, et

de la présente loi sera fixée par arrêté royal. (Voir arrêté royal du 27 août 1883.)

Le gouvernement prescrira les mesures transitoires qui pourront être jugées utiles pour permettre aux navires belges de se munir de nouveaux certificats de jaugeage.

Il est autorisé à convertir le taux des droits de fanal en leur donnant comme base le mode de jaugeage qui sera déterminé en vertu de la présente loi. (Voy. ci-dessus,

même de laisser à ces documents toute leur valeur aussi longtemps qu'il n'est apporté au navire aucun changement qui modifie sa forme ou sa capacité.

L'article 2 énonce les principes du nouveau système de jaugeage. D'après le dernier alinéa, c'est le tonnage net qui constituera le tonnage légal, et sur lequel, par conséquent, les taxes dont les navires peuvent être passibles seront calculées. C'est ce qui existe dans tous les Etats maritimes de l'Europe qui ont adopté le système Moorsom, et il n'y a pas de raison qui doive engager la Belgique à ne pas suivre leur exemple.

La loi peut se borner à définir les principes du système, en laissant au gouvernement le soin d'en régler l'application et de résoudre les points de détail et les questions techniques que cette matière présente. L'article 3 donnera au gouvernement les pouvoirs nécessaires à cet effet.

L'un des grands avantages de l'uniformité, même incomplète, des systèmes de jaugeage des divers pays, c'est que, grâce à cette uniformité, les certificats de jauge peuvent servir non seulement dans le pays où ils ont été délivrés, mais aussi dans tous les autres pays où une méthode analogue est en usage. L'article 4 du projet de loi permettra aux autorités belges d'admettre comme valables les certificats de jaugeage délivrés à l'étranger conformément à la méthode Moorsom. Il est bien entendu que le gouvernement fera les démarches qui pourront être nécessaires pour que les certificats belges soient admis, dans les mêmes conditions, par les autorités étrangères.

Les deux premiers paragraphes de l'article 5 trouvent leur raison d'être dans la nécessité où sera le gouvernement de prendre des mesures d'exécution assez nombreuses pour la mise en vigueur de la loi et dans l'utilité d'accorder aux navires belges un délai raisonnable pour se soumettre au nouveau jaugeage exigé par la loi.

La réforme de notre système de jaugeage modifiera la base d'après laquelle sont perçus les droits de fanal : il est nécessaire dès lors que le taux de ces droits soit modifié également, de manière à correspondre au nouveau tonnage des navires. La disposition finale de l'article 5 a pour objet d'autoriser cette conversion de droits. Celle-ci sera effectuée conformément à ce qui a été expliqué plus haut, relativement aux taxes locales de la ville d'Anvers.

Le ministre des finances,

CHARLES GRAUX.

Le ministre des affaires étrangères,
FRÈRE-ORBAN.

n° 239, l'arrêté royal du 10 septembre 1883.)

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des affaires étrangères, M. FRÈRE-ORBAN, et par le ministre des finances, M. CHARLES GRAUX.)

393. — 27 AOUT 1883. — Arrêté royal. — Exécution de la loi du 20 juin 1885 sur le jaugeage des navires de mer. (Monit. du 18 septembre 1883.)

Léopold II, etc. Vu la loi du 20 juin dernier sur le jaugeage des navires de mer, et notamment les dispositions de cette loi portant que la date de sa mise en vigueur sera fixée par arrêté royal et chargeant le gouvernement d'arrêter un règlement général de jaugeage ;

Sur la proposition de notre ministre des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La date de l'entrée en vigueur de la loi du 20 juin 1883 sur le jaugeage des navires de mer est fixée au 1^{er} janvier 1884.

ART. 2. Le règlement général de jaugeage ci-joint est approuvé.

Notre ministre des finances (M. CH. GRAUX) est chargé du présent arrêté, qui entrera également en vigueur le 1^{er} janvier 1884.

Règlement général de jaugeage des navires de mer.

CHAPITRE PREMIER. — PRINCIPES GÉNÉRAUX.

ART. 1^{er}. Le jaugeage des navires de mer a pour objet de déterminer leur capacité.

Cette capacité est établie en mètres cubes et en tonneaux de mer.

Le tonneau de mer est une capacité égale à deux mètres cubes et quatre-vingt-trois centièmes (2,83.)

ART. 2. La capacité totale d'un navire, exprimée en tonneaux de mer, constitue son *tonnage brut*.

Le *tonnage net* ou *tonnage légal* représente le tonnage brut après déduction de la capacité (exprimée en tonneaux de mer) des espaces considérés comme non utilisables pour le transport des marchandises ou des passagers.

Le jaugeage comprend le mesurage et le calcul d'après les règles établies aux chapitres II et III ci-après, du tonnage brut et du tonnage net.

ART. 3. Toutes les taxes auxquelles les navires de mer peuvent être soumis à raison de leur tonnage ou de leur capacité sont appliquées au tonnage net.

CHAPITRE II. — DU TONNAGE BRUT.

Section I^{re}. — Espaces à comprendre dans le tonnage brut.

ART. 4. Le tonnage brut ou la capacité totale des navires comprend le mesurage exact de tous les espaces, sans en excepter aucun, qui se trouvent au-dessous du pont supérieur, ainsi que de ceux compris dans toutes les constructions permanentes, couvertes et closes sur ce pont.

ART. 5. Par constructions permanentes couvertes et closes sur le pont supérieur à comprendre dans le tonnage brut, on doit entendre toutes les constructions telles que dunettes, gaillards, teugues, roufs, etc., qui constituent des espaces limités par des ponts ou couvertures et par des cloisons fixes, et qui peuvent être utilisées pour l'arrimage des marchandises ou pour le logement et la commodité des passagers et du personnel du bord.

Une ou plusieurs ouvertures soit dans le pont ou couverture, soit dans les cloisons, une interruption du pont ou le manque d'une partie de cloison, n'empêcheront pas les dites constructions d'être comprises dans le tonnage brut, si elles sont établies de manière à pouvoir, après le mesurage, être facilement closes et rendues ainsi mieux appropriées au transport des marchandises et des passagers.

Les écoutilles sur le pont supérieur doivent être comprises dans le tonnage, mais seulement quand leurs capacités réunies dépassent 1/2 p. c. du tonnage brut du navire, et, dans ce cas, on n'y comprend que la capacité qui excède 1/2 p. c.

ART. 6. Les espaces sous des toitures d'abri, qui n'ont d'autres liens avec le corps du navire que les supports nécessaires à leur solidité, qui ne constituent pas des espaces limités et qui sont exposés d'une manière permanente aux intempéries et à la mer, ne seront pas compris dans le tonnage brut, bien que ces toitures puissent servir à abriter les hommes de l'équipage, les passagers de pont et même les marchandises appelées cargaisons de pont (*deck loads*).

Section II. — Règles de jaugeage pour le tonnage brut.

ART. 7. Le tonnage brut des navires est mesuré conformément à la règle A (art. 8 à 15 ci-après).

Lorsque les navires ont leur chargement à bord, ou que, pour tout autre motif, ils ne peuvent pas être jaugés d'après la règle A, leur mesurage a lieu conformément à la règle B (art. 16 et 17); mais dans ce cas le certificat de jaugeage cesse d'être valable et est retiré dès que le navire peut être mesuré conformément à la règle A.

RÈGLE A. — NAVIRES VIDES.

ART. 8. La longueur, pour le jaugeage des navires ayant un ou plusieurs ponts, est prise sur le pont de jaugeage.