

318. — 8 DÉCEMBRE 1876. — Arrêté royal. — Encouragements à l'art et à la littérature dramatiques. (Monit. du 10 décembre 1876.)

Léopold II, etc. Vu le décret du gouvernement provisoire, en date du 21 octobre 1830 (*Pas.*, 3^e série, tome 1^{er}, page 43), consacrant, entre autres, les droits de propriété des auteurs dramatiques et de leurs héritiers, en ce qui concerne la représentation de leurs œuvres;

Vu l'arrêté royal du 31 mars 1860 (*Pas.*, n° 92) instituant des subsides en faveur d'ouvrages dramatiques d'auteurs belges représentés dans le pays;

Vu notre arrêté du 20 janvier 1874 (*Pas.*, n° 15) portant règlement pour l'allocation de ces subsides;

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Entre les articles 5 et 6 du règlement pour l'allocation des subsides dramatiques, en date du 20 janvier 1874, est introduit un nouvel article conçu comme suit :

« Art. 5 bis. Pour les ouvrages posthumes admis au bénéfice des subsides, ainsi que pour ceux dont les auteurs sont décédés avant l'expiration de la période de trois années consécutives, dont il est parlé à l'article 5 ci-dessus, les subsides seront alloués ou continués dans les limites établies par les articles 1^{er} et 2, pendant une nouvelle période de dix années consécutives, à partir du décès de l'auteur, et en faveur de la veuve et des orphelins délaissés par celui-ci.

« Cette disposition n'est pas applicable aux traductions dont il est parlé à l'article 4. »

Art. 2. Notre ministre de l'intérieur (M. DELCOUR) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

319. — 8 DÉCEMBRE 1876. — Arrêté royal qui approuve les statuts de la société de secours mutuels dite : Les Sau-

veteurs de la Sambre, établie à Charleroi, tels que ces statuts sont reproduits dans le Moniteur du 13 décembre 1876.

320. — 13 DÉCEMBRE 1876. — Arrêté royal. — Suppression des droits de pont perçus au profit de l'État sur les voies navigables des deux Flandres. (Monit. du 16 décembre 1876.)

Léopold II, etc. Considérant que les droits de pont qui se perçoivent encore au profit de l'État sur les voies navigables des deux Flandres, soumises au régime de la loi du 1^{er} juillet 1863, n'ont été maintenus qu'à titre provisoire et qu'il y a lieu d'en prononcer la suppression;

Sur la proposition de nos ministres des finances et des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Seront supprimés, à partir du 1^{er} janvier 1877, les droits perçus au profit de l'État pour le passage aux ponts existants sur les voies navigables des deux Flandres, soumises au mode de perception des droits de navigation par tonneau de chargement et par kilomètre.

Art. 2. Il sera pourvu, par les soins de notre ministre des travaux publics, à la dépense que nécessitera la mesure susmentionnée pour la manœuvre des ponts actuellement affermés.

Nos ministres des finances (M. J. MALOU) et des travaux publics (M. A. BEERNAERT) sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

321. — 14 DÉCEMBRE 1876. — LOI réglant le transport des émigrants (1). (Monit. du 22 décembre 1876.)

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

Art. 1^{er}. Nul ne peut entreprendre les

(1) CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.
Session de 1873-1874.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 11 décembre 1873, p. 53-54.

Session de 1874-1875.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 16 juin 1875, p. 227-250.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 24 juin 1875, p. 1077-1081.

SÉNAT.

Session de 1874-1875.

Documents parlementaires. — Rapport. Séance du 30 juin 1875, p. 29.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 1^{er} juillet 1875, p. 199-200.

Exposé des motifs.

Messieurs,

Le transport des émigrants est régi dans notre pays par des dispositions réglementaires dues à la seule initiative du gouvernement. Des arrêtés royaux et des instructions ministérielles, publiés à diverses époques, forment, pour ainsi dire, le code de cette branche importante du service maritime.

Malgré tout le soin apporté par le gouvernement à coordonner ces dispositions et à les mettre

constamment en rapport avec les besoins nouveaux, l'expérience a démontré la nécessité de soumettre ces règlements multiples et ces instructions à une refonte et de combler les lacunes que la pratique, tant en Belgique que dans les pays voisins, avait mises au jour.

Un règlement général embrassant dans un seul corps les dispositions éparses dans les recueils, et s'appropriant les innovations heureuses introduites dans cette matière par d'autres pays, s'imposa donc à la sollicitude du gouvernement.

Après des études sérieuses faites à l'étranger pour se rendre un compte exact du service de l'émigration et des règlements qui le régissent, le gouvernement a confié à l'examen d'une commission spéciale un projet de règlement général. Il a pensé que dans une matière aussi importante, qui touche de si près non-seulement à l'intérêt public, mais encore à la prospérité de nos ports maritimes, son devoir était de s'entourer des lumières d'hommes spéciaux et de s'éclairer de leurs conseils et de leur expérience. Le projet de règlement soumis à ses délibérations comprenait divers points qui ont paru à la commission sortir du cadre des attributions du gouvernement et ne pouvoir faire l'objet d'un règlement d'administration publique. La question de légalité soulevée par ces points a été soumise à l'appréciation de juriconsultes, afin de lever les scrupules que l'avis de la commission avait fait naître. Il est résulté de cet examen que, même chez les personnes les plus autorisées, il y a une grande divergence d'opinion. Dans cet état de choses, le gouvernement, toujours soucieux de se renfermer dans les limites de ses attributions, n'a pas hésité à déférer au vœu de la commission et à saisir les chambres des questions qui paraissent rentrer plutôt dans la sphère du pouvoir législatif que du pouvoir royal. Telle est, messieurs, l'origine du projet de loi soumis à vos délibérations.

Les dispositions qu'il renferme sont simples et se justifient d'elles-mêmes. Suivant l'exemple donné par des pays voisins, le gouvernement a pensé que le transport des émigrants n'est pas un commerce ordinaire dont les actes doivent être abandonnés à la liberté absolue des conventions. S'appuyant sur des considérations d'ordre et d'humanité, il a jugé que ces opérations devaient être placées sous la haute tutelle de l'Etat. De là la nécessité de soumettre les agences d'émigration à l'autorisation préalable du gouvernement ainsi qu'à l'obligation de fournir un cautionnement suffisant pour garantir l'exécution fidèle des contrats de transport et l'accomplissement des formalités prescrites par le règlement. L'ordre et l'humanité commandaient, d'autre part, de venir au secours des nombreux émigrants qui s'embarquent dans nos ports pour rechercher au delà des mers des établissements nouveaux. Il fallait les mettre à l'abri de toutes les éventualités fâcheuses qui pourraient les atteindre et c'est dans ce but que le gouvernement a cru devoir, comme cela se pratique dans d'autres pays, imposer aux expéditeurs l'obligation d'assurer l'émigrant contre tous les dommages et toutes les pertes auxquels l'inexécution accidentelle du contrat de transport peut les exposer.

Il convenait, en outre, d'assurer les droits de l'émigrant pour les cas où, à raison de circonstances, l'exécution du contrat de transport serait ou bien suspendue ou empêchée, et pour atteindre ce but la loi règle les obligations des expé-

diteurs et désigne l'autorité qui sera chargée de fixer et de liquider les indemnités qui pourraient être dues.

Enfin, la loi devait désigner les fonctionnaires chargés de constater les délits et de comminer les peines contre les contrevenants.

C'est l'objet des articles 1^{er}, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 et 10.

Tracer les grandes lignes, proclamer les principes essentiels, telle doit être la mission du législateur. Quant aux points de détail et d'application, il appartient au gouvernement de les régler. L'article 4 dispose qu'ils seront l'objet d'un règlement d'administration publique.

Telle est, messieurs, l'économie du projet de loi. Il concilie dans une juste mesure les intérêts du commerce avec ceux de l'ordre et de l'humanité; loin d'enlaver le mouvement d'émigration, il contribuera, nous n'en doutons pas, à activer cette branche importante d'industrie et à amener dans nos ports le grand courant des populations que l'espoir d'un sort meilleur dans les pays transatlantiques arrache à leurs foyers et qui sont, à tous égards, dignes de notre sollicitude.

Le règlement qui remplacera toutes les dispositions actuellement en vigueur est terminé; il pourra donc accompagner la promulgation de la loi, et, comme l'émigration tend à reprendre son cours par Anvers, qu'elle constitue en quelque sorte un élément de vitalité indispensable pour la création de lignes régulières vers les ports étrangers, la chambre comprendra qu'il serait désirable que la loi pût être mise en vigueur avant la fin de la session actuelle.

J'ai l'honneur de vous en proposer l'adoption.

Le ministre des affaires étrangères,
C^{te} D'APREMONT-LYNDEN.

RAPPORT fait, au nom de la section centrale,
par M. COREMANS.

Messieurs,

Aucune loi ne régit en Belgique le transport des émigrants.

Cette branche importante du service maritime est réglée par des arrêtés royaux et des instructions ministérielles, publiés à diverses époques, laissant à désirer sous le rapport de la coordination et présentant de nombreuses lacunes.

L'Angleterre, la Hollande, la France et d'autres pays ont, depuis longtemps, réglé par des lois spéciales tout ce qui concerne le service des émigrants. La loi anglaise (14 août 1835 et 25 juillet 1865) plus encore que la loi hollandaise (1^{er} juin 1861 et 15 juillet 1869) présente, avec ses annexes, un code complet sur la matière.

Les lacunes à remplir dans les dispositions qui, chez nous, régissent le service des émigrants pouvant dépasser les attributions royales et ministérielles, le gouvernement a cru convenable de saisir la législature d'une proposition de loi.

Le projet du gouvernement ne comprend que quelques dispositions essentielles.

Un règlement d'administration publique détermine les mesures de détail et d'application, plus ou moins variables d'après les nécessités de la concurrence, les exigences de la pratique, les progrès de la navigation.

Le projet, conçu dans un but d'ordre, d'humanité, de protection à donner aux émigrants, a reçu un accueil favorable dans les sections.

Toutes l'ont adopté dans son ensemble; seule la deuxième section a rejeté l'article 1^{er}, comme octroyant au gouvernement un pouvoir arbitraire.

Les discussions qui ont eu lieu dans les sections et en section centrale ont amené plusieurs questions posées au gouvernement et reproduites ici avec les réponses y données :

(Les questions et les réponses qui peuvent servir à l'interprétation de la loi sont rapportées sous les articles auxquels elles se réfèrent.)

Ceci dit, analysons brièvement, en les justifiant, le cas échéant, les diverses dispositions du projet :

Art. 1^{er}. Cet article soumet à une autorisation ministérielle les entreprises de transports d'émigrants.

Le § 2 de l'article 4 du projet, stipulant que les conditions de cette autorisation préalable seront déterminées dans le règlement organique, enlève, semble-t-il, à l'article 1^{er} le caractère d'arbitraire ministériel signalé par la deuxième section.

La loi française du 18 juillet 1860 (art. 1^{er}) stipule une autorisation analogue du ministre du commerce.

L'article 67 de la loi anglaise prescrit également une autorisation spéciale (*licence*) à octroyer par le juge de l'endroit où l'agent d'émigration exerce sa profession.

La loi hollandaise (art. 7) stipule un cautionnement sans exiger une autorisation préalable.

Art. 2. Cet article exige un cautionnement des agents d'émigration.

L'expérience a prouvé combien ce cautionnement est indispensable.

L'Angleterre, Hambourg, la Hollande, la France le prescrivent.

L'Angleterre exige un cautionnement (1,000 livres sterling) non-seulement des agents d'émigration (*passage brokers*), mais aussi des capitaines et propriétaires ou affrèteurs de tout navire transportant des émigrants. Ce dernier cautionnement est de 2,000 livres sterling. Il est porté à 3,000 livres sterling si le propriétaire du navire ni l'affrèteur ne résident dans le Royaume-Uni (art. 63 et 66).

L'article 3 oblige les agents à faire assurer, à leurs frais, dans l'intérêt des émigrants, le prix du transport et les vivres, toutes pertes et tous dommages éventuels à résulter de l'inexécution totale ou partielle du contrat de transport, ou bien à verser à la caisse des dépôts et consignations une somme équivalente au montant de l'assurance.

Le cautionnement peut être appliqué par le gouvernement au paiement de la prime d'assurance.

L'article 4 stipule qu'il sera publié un règlement organique, déterminant toutes les mesures d'application et de détail que comporte la matière et que la loi ne saurait régler.

L'article fait une énumération de la plupart de ces mesures.

La section centrale propose de comprendre dans cette énumération le modèle du *contrat-coupon* (*contract ticket*) à remettre, les blancs dûment remplis, par l'entrepreneur à chaque émigrant au moment de l'engagement.

L'article 8 du projet de la section centrale prescrit comme obligatoire la remise de ce *contrat-coupon*.

La section centrale est également d'avis que le règlement organique stipule, indépendamment de tous dommages-intérêts, une amende frappant les annonces fausses de départ de navires.

Il arrive trop souvent qu'une agence d'émigra-

tion annonçant un départ vrai pour une date déterminée, des agences concurrentes annoncent, immédiatement après, pour la même date, des départs qu'elles savent ne pas pouvoir se faire, avec indication de navires dont elles ne sauraient avoir la disposition, qui souvent n'existent pas ou sont seulement en construction.

Cette concurrence frauduleuse, à part le tort qu'elle cause à la première agence, trompe les émigrants et leur cause des embarras nombreux et des retards préjudiciables.

La commination d'une amende diminuerait ou préviendrait ces abus.

L'article 5 stipule la restitution à l'émigrant du prix payé pour son passage et pour celui de sa famille si l'émigrant est empêché de partir pour cause de maladie grave ou contagieuse. D'après la section centrale, il s'agit ici du prix payé à l'agence pour le *passage de mer*, à partir du port d'embarquement, non du prix payé au chemin de fer pour le transport, par exemple, de l'Allemagne à Anvers, le port d'embarquement.

L'article 6 prévoit et règle le cas où le navire ne quitte pas le port au jour fixé par le contrat.

La section centrale pense que, parmi les cas de force majeure, on ne saurait ranger celui où l'agence n'aurait pas disponible, à la date convenue, le navire annoncé. L'agence peut et doit prévoir cette éventualité en temps utile et affréter, le cas échéant, un autre navire qui partira au jour stipulé.

L'article 7 dispose que le transport doit être direct, à moins de stipulation contraire.

Cette stipulation contraire devra être écrite à la main dans le *contrat-coupon* pour empêcher qu'elle ne devienne une clause de style.

Les paragraphes 3 et 4 de cet article prévoient et règlent le cas de relâche, volontaire ou forcée, du navire, et le cas de naufrage ou de tout autre accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route. La section centrale propose que les dispositions du projet soient applicables nonobstant toute convention contraire.

C'est après l'article 7 du projet du gouvernement que la section centrale place un article nouveau prescrivant l'obligation pour les agents d'émigration de remettre aux émigrants qu'ils engagent un *contrat-coupon* (*contract-ticket*) contenant les dispositions essentielles du *règlement général* et de la convention de transport.

La loi anglaise et la loi hollandaise exigent ce *contract-ticket*.

L'usage s'en est déjà introduit en Belgique. L'article ne fait donc que consacrer et régulariser un état de choses existant généralement et dont n'aurait à se plaindre que les agences traitant peu loyalement les affaires.

Chaque émigrant est nanti de sa charte d'émigration.

Les deux parties contractantes connaissent ainsi leurs droits et leurs obligations respectifs.

Cette mesure si simple contribue plus qu'on ne pense au respect de la loi et de la convention.

L'affichage, prescrit à l'article 41 du projet du règlement organique, constitue une mesure insuffisante aux yeux de la section centrale.

Les annexes de la loi anglaise contiennent des modèles de ces *contracts-tickets*, que le règlement organique pourra mettre utilement à contribution.

Les articles 8, 9 et 10 prévoient et règlent les cas où les agences n'auraient pas rempli leurs obliga-

opérations d'engagement ou de transport des émigrants sans l'autorisation du ministre des affaires étrangères (1).

Art. 2. L'autorisation n'est accordée qu'à la condition de fournir un cautionnement préalable qui servira de gage pour l'exécution des obligations résultant du contrat de transport, et pour le paiement avec délégation de la prime d'assurance.

Art. 3. Les agences d'émigration sont tenues de faire assurer à leurs frais, dans l'intérêt des émigrants, le prix du transport et les vivres, toutes pertes et tous dommages éventuels (2) à résulter de l'inexécution totale ou partielle du contrat de transport, ou bien de verser à la caisse des dépôts et consignations une somme équivalente au montant de l'assurance (3).

Art. 4. Un règlement d'administration publique détermine :

Les conditions de l'autorisation préalable ;

Les cas de retrait de l'autorisation accordée ;

Le taux et le mode du cautionnement à fournir ;

Le mode d'inspection et d'expertise de tout ce qui concerne l'émigration ;

Les conditions d'aménagement et d'approvisionnement des navires ;

L'emplacement réservé aux passagers, leur réception à bord et leur départ ;

Les obligations des agences dûment autorisées, ainsi que celles du capitaine au cours du voyage ;

Le modèle, du coupon-contrat à remettre, les blancs dûment remplis, par l'entrepreneur à l'émigrant ;

Les conditions de la garantie de l'assurance ou le taux du versement qui la remplace ;

Le mode de la visite des navires avant le départ, laquelle tiendra lieu, pour les navires belges, de celle qui est prescrite par le code de commerce ;

Le mode de délivrance du certificat constatant l'accomplissement des prescriptions prévues par les lois et les règlements ;

Et généralement tout ce qui concerne la police de l'émigration.

Art. 5. Tout émigrant empêché de partir, pour cause de maladie grave ou contagieuse, régulièrement constatée, a droit à la restitution du prix payé pour son passage.

Le prix du passage est également restitué aux membres de sa famille en ligne directe indéfiniment et en ligne collatérale jusqu'au troisième degré inclusivement qui restent à terre avec lui.

Art. 6. Si le navire ne quitte pas le port au jour fixé par le contrat, l'agence responsable est tenue de payer à chaque émigrant, par chaque jour de retard, pour les dépenses à terre, une indemnité dont

tions provenant du contrat de transport ou de la présente loi et du règlement général.

La section centrale propose de porter à 500 fr. au lieu de 50 fr. le minimum de l'amende pour infraction aux articles 1^{er} et 3 de la loi.

La section centrale pense que le mot *consuls*, du § 3, article 10, doit s'entendre du consul belge et, à son défaut, du consul d'une puissance amie, au choix du plaignant.

(1) *Question posée par la section centrale* : La loi sera-t-elle applicable et, dans l'affirmative, comment le gouvernement entend-il l'appliquer aux transports d'émigrants opérés par des agences établies à l'étranger lorsque ces agences font transiter des émigrants par notre pays ou les embarquent dans un port belge ?

La loi sera-t-elle applicable aux transports d'émigrants qui s'embarquent dans un port belge pour un autre port étranger d'Europe (Liverpool, par exemple) avec l'intention de partir de là pour les pays transatlantiques ?

Réponse du gouvernement : Le cas est prévu dans le règlement du 15 décembre 1876 (*Pasin.*, n° 326).

(2) *Question de la section centrale* : Quel sens le gouvernement attache-t-il aux mots : *et sans dommages éventuels* ?

Réponse : La non-exécution du contrat de transport peut donner lieu à certains dommages indirects résultant d'événements imprévus, accidents produits par fortune de mer ou autres, relâches, avaries, etc.

Il faut que l'émigrant soit couvert des frais extraordinaires qu'il aurait à subir de ce chef et qui constitueraient pour lui des pertes ou des dommages.

(3) *Question de la section centrale* : Les agents dans l'intérieur du pays, agissant pour compte des agences d'émigration établies dans nos ports d'embarquement, seront-ils tenus de fournir un cautionnement ?

Réponse : On ne doit considérer comme entreprenant les opérations d'engagement ou de transport des émigrants que l'agence principale établie dans nos ports d'embarquement. Les agents en sous-ordre ne doivent donc pas être tenus de fournir un cautionnement.

le taux est fixé par le règlement d'administration publique.

Si le délai dépasse dix jours et si, dans l'intervalle, l'agence n'a pas pourvu au départ de l'émigrant sur un autre navire et aux conditions fixées par le contrat, l'émigrant a le droit de renoncer au contrat par une simple déclaration faite devant le commissaire maritime et d'obtenir la restitution du prix payé pour le passage, sans préjudice des dommages et intérêts qui pourraient lui être alloués.

Toutefois, si les retards sont produits par des causes de force majeure constatées par le commissaire maritime, l'émigrant ne peut réclamer l'indemnité de séjour à terre, la restitution du prix de passage ou des dommages et intérêts, pourvu qu'il soit logé et nourri aux frais de l'agence.

Toute stipulation contraire aux dispositions de l'article précédent et du présent article est nulle de plein droit.

Art. 7. L'expéditeur est responsable du transport de l'émigrant au lieu de destination fixé par le contrat (1).

Le transport doit être direct, à moins de stipulations contraires.

En cas de relâche volontaire ou forcée du navire, les émigrants, nonobstant toute convention contraire, sont logés et nourris à bord, au compte du navire, pendant toute la durée de la relâche, ou indemnisés de leurs dépenses à terre.

En cas de naufrage ou de tout autre

accident de mer qui empêcherait le navire de poursuivre sa route, l'expéditeur, nonobstant toute convention contraire (2), et sauf son recours ultérieur contre les assureurs, est tenu de pourvoir, sans retard et sans frais pour l'émigrant, au transport de celui-ci jusqu'au lieu de destination fixé par le contrat (3).

Art. 8. L'agence est tenue de délivrer à tout émigrant du transport duquel elle se charge, un coupon-contrat du modèle déterminé par le règlement d'administration publique.

Art. 9. Dans le cas où les agences d'émigration n'auraient pas rempli leurs engagements vis-à-vis des émigrants, le ministre des affaires étrangères, ou l'autorité par lui déléguée, procédera au règlement et à la liquidation des indemnités, sauf recours, en cas de contestation, aux tribunaux.

Art. 10. Toute infraction aux dispositions des articles 1^{er} et 5 de la présente loi est punie d'une amende de 500 francs à 5,000 francs.

Toute infraction aux dispositions du règlement d'administration publique porté en exécution de la présente loi, est punie d'une amende de 26 francs à 500 francs.

En cas de récidive, l'amende peut être portée jusqu'au double du maximum.

S'il existe des circonstances atténuantes, l'amende peut être réduite au-dessous de 26 francs, sans qu'elle puisse être inférieure à l'amende de police.

(1) *Question* : Dans la pensée du gouvernement, la responsabilité de l'expéditeur s'étend-elle aux fautes du capitaine ?

Réponse : Le projet de loi, article 4, porte :

« Un règlement d'administration publique détermine les obligations du capitaine au cours du voyage. »

Le gouvernement aura soin, en conséquence, de veiller à ce que la responsabilité de l'expéditeur soit étendue aux fautes du capitaine dans la mesure de ce qu'il paraîtra convenable de faire à cet égard.

(2) *Demande* : Ne serait-il pas convenable d'indiquer ici les articles du code de commerce auxquels cette disposition déroge ? Le droit d'abandon du navire est-il maintenu avec les conséquences qu'y attache le code de commerce ?

Réponse : Dans la pensée du gouvernement, le

§ 4 de l'article 7 ne déroge à aucune disposition du code de commerce. Rien ne s'oppose donc à ce que le droit d'abandon du navire soit maintenu avec les conséquences qu'y attache le code de commerce.

(3) *Demande* : Par qui est exercé le recours dont parle cet article ? Par l'émigrant ? par l'agence ? et contre qui ? Peut-il être exercé contre le gouvernement ?

Le recours exercé contre l'agence arrête-t-il toute liquidation administrative en faveur de l'émigré ?

Réponse : Le recours dont parle l'article 8 est exercé par l'agence ou par les compagnies d'assurance contre le gouvernement. Le recours exercé contre les compagnies d'assurance n'arrête pas la liquidation administrative en faveur de l'émigrant.

Art. 11. Les infractions sont constatées :

En Belgique, par les commissaires maritimes et, à leur défaut, par tous officiers de la police judiciaire ;

Dans les ports étrangers, à bord des navires belges, par les consuls assistés d'hommes de l'art, s'il y a lieu.

Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire.

Promulguons, etc.

(Contre-signée par le ministre des affaires étrangères, C^{te} D'ASPREMONT-LYN-DEN.)

322. — 14 DÉCEMBRE 1876. — *Circulaire du ministre de l'intérieur. — Loi du 20 mai 1876. — Exercice de la pharmacie. — Stage officinal.* (Monit. du 22 décembre 1876.)

A M. M. les présidents et membres des commissions médicales provinciales.

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous exposer qu'un doute s'est élevé sur l'interprétation de l'article 4 de la loi du 20 mai 1876, en ce qui concerne l'exercice de la pharmacie.

En s'attachant trop exclusivement à la lettre de cet article, on pourrait croire qu'à partir de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi, un candidat en sciences naturelles ou en pharmacie peut, s'il justifie d'avoir fait, postérieurement à l'époque où il a obtenu l'un ou l'autre de ces grades, deux années de stage officinal, exercer la profession de pharmacien, et que, dès lors, l'examen de pharmacien ne serait plus que facultatif.

Or, cette lacune dans la loi n'est qu'apparente ; en effet, l'article 28, pris avec l'ensemble des dispositions qui le précèdent et qui le suivent, démontre à l'évidence que la loi n'a voulu en rien innover et qu'elle a entendu maintenir le principe de la loi de 1857, sous l'empire de laquelle « nul ne peut exercer la profession de pharmacien s'il n'a été reçu en cette qualité, conformément aux prescriptions de la loi ».

Cet article 28 est ainsi conçu : « Le porteur d'un diplôme de pharmacien justifiera, au moyen de certificats visés et approuvés par des commissions médicales provinciales ou par l'inspecteur général du service de santé de l'armée, de deux années de stage officinal. »

Il complète et explique le sens de l'article 4, puisqu'il stipule que c'est le porteur du diplôme

de pharmacien qui doit justifier de la condition des deux années de stage.

Il en résulte que les commissions provinciales ne peuvent inscrire pour l'exercice de la profession de pharmacien que les personnes munies du diplôme de pharmacien, comme sous l'empire de la loi antérieure : seul le porteur de ce diplôme doit fournir la preuve qu'il remplit d'ailleurs les conditions voulues par l'article 4.

Le ministre de l'intérieur,
DELCOUR.

323. — 15 DÉCEMBRE 1876. — *Liste des brevets (n° 2367 à 2498) délivrés par arrêtés ministériels de cette date.* (Monit. du 17 décembre 1876.)

324. — 15 DÉCEMBRE 1876. — *Arrêté royal. — Règlement sur le transport des émigrants.* (Monit. du 22 décembre 1876.)

Léopold II, etc. Vu la loi du 14 décembre 1876 sur le transport des émigrants ;

Sur la proposition de notre ministre des affaires étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Il est institué à Anvers, pour le service du transport des émigrants :

- 1° Une commission d'inspection ;
- 2° Une commission d'expertise ;
- 3° Un commissariat du gouvernement ;
- 4° Un service médical.

Commission d'inspection des émigrants.

Art. 2. La commission d'inspection des émigrants est composée de sept membres, savoir :

- Le gouverneur de la province, président ;
- Un délégué de l'administration centrale du département des affaires étrangères ;
- Un membre du conseil communal ;
- Deux commerçants, dont un armateur ;
- L'inspecteur, chef de service des chemins de fer de l'Etat, à Anvers ;

Un fonctionnaire de l'administration provinciale, faisant en même temps les fonctions de secrétaire.

Il est nommé des suppléants pour remplacer, en cas d'absence ou de maladie, le membre du conseil communal, les membres commerçants et le membre faisant fonctions de secrétaire.

Les membres de la commission et leurs suppléants sont nommés par nous, sur la proposition de notre ministre des affaires étrangères.