

(1)

(N° 97.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 FÉVRIER 1890.

Institution d'un diplôme de capacité obligatoire pour naviguer
en qualité de patron-pêcheur (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. CARBON.

MESSIEURS,

Le projet de loi instituant un diplôme de capacité obligatoire pour naviguer en qualité de patron-pêcheur intéresse vivement nos populations maritimes. Depuis des années, cette question a fait, à Ostende, l'objet de nombreuses discussions. Déjà en 1870 parut une pétition demandant l'institution de ce diplôme.

Signée par des armateurs et des assureurs, appuyée par toutes les autorités, cette requête ne fut cependant pas favorablement accueillie.

Cet insuccès ne découragea pas les intéressés. Ils continuèrent leurs démarches et furent assez heureux pour voir s'augmenter le nombre de leurs adhérents. En 1881, leurs idées avaient gagné énormément de terrain.

Dans une lettre adressée à M. Sainctelette, Ministre des Travaux publics, le 27 décembre 1881, l'Association commerciale et maritime d'Ostende s'exprimait comme suit au sujet de l'institution d'un diplôme de patron-pêcheur.

- « Il est une mesure qui ne saurait que profiter à la pêche, celle d'exiger
- » des patrons des garanties de capacité et de moralité.
- » Aujourd'hui le patron est alternativement patron et pêcheur; il est censé

(1) Projet de loi, n° 232 (session de 1888-1889).

(2) La commission était composée de MM. MEEUS, *président*; BEGEREM, CARBON, DE HEMPTINNE et HOUZEAU DE LEUAIE.

» exercer un commandement sur les hommes de son équipage, mais en réalité il reste sans influence sur eux.

» Il serait utile de le relever à ses propres yeux.

» Il est essentiel pour celui qui commande de se croire capable et digne de le faire.

« La capacité se constaterait par la délivrance d'un brevet et la dignité serait assurée par la spécification des faits qui priveraient le patron de son brevet. »

Tant d'insistance, des efforts aussi persévérants devaient finir par être pris en considération.

Le 2 octobre 1883, M. Olin. Ministre des Travaux publics, fit au Roi le rapport suivant sur la création d'un diplôme de patron-pêcheur :

« SIRE,

» Le Conseil d'administration de l'École de navigation à Ostende et l'Inspecteur de cet établissement ont émis l'avis qu'il conviendrait d'instituer un diplôme de patron-pêcheur à conférer aux marins qui auraient subi, avec succès, un examen sur les matières dont la connaissance est nécessaire pour exercer convenablement un emploi de l'espèce.

» Cette proposition a été appuyée par l'ancienne Chambre de commerce et par un groupe assez important d'armateurs à la pêche.

» J'estime, de mon côté, qu'une telle mesure ne pourrait produire que des résultats avantageux pour une industrie qui mérite toute la sollicitude du Gouvernement.

» Cependant le diplôme à instituer ne pourrait pas être rendu obligatoire actuellement sans qu'il en résultât pour les armements de très grandes difficultés au point de vue du recrutement des patrons. L'expérience indiquera s'il y a nécessité et possibilité, par la suite, d'astreindre ceux qui voudront exercer un emploi de cette nature à obtenir le diplôme. . . »

Le Ministre des Travaux publics,
X. OLIN.

Quarante pêcheurs fréquentèrent, l'année suivante, les cours de l'École de navigation, dans le but d'obtenir ce diplôme. Malheureusement, cette mesure ne leur procurant aucun avantage direct, les cours finirent par être abandonnés.

L'expérience toutefois avait suffi à démontrer la sympathie des pêcheurs à l'égard d'une semblable institution.

En 1888, une commission, nommée par le Gouvernement, fut chargée de s'enquérir de la situation de la pêche nationale dans la mer du Nord. Cette commission trancha définitivement la question de l'opportunité du diplôme obligatoire. En effet, l'une des questions qu'elle eut à résoudre au cours de ses séances était posée en ces termes :

« Quelles objections auriez-vous contre la création d'une licence qui serait basée sur votre conduite et sur votre moralité? »

L'examen des diverses réponses nous entraînerait trop loin. Il nous suffira d'extraire du remarquable travail de notre collègue, M. Begerem, rapporteur de cette commission, le passage suivant :

« L'importance et la nécessité d'établir un brevet constatant la capacité et la moralité du patron-pêcheur a rencontré, au cours de l'enquête récemment tenue, l'adhésion et l'appui des pêcheurs.

» Aussi la commission, en formulant le vœu de voir soumettre à l'obligation de la licence ceux qui solliciteront à l'avenir l'autorisation de commander un bateau-pêcheur, s'est-elle moins arrêtée à la discussion du principe qu'à l'examen des questions diverses d'application pratique que cette mesure nouvelle doit faire naître.

» Ces points d'organisation sont aussi nombreux que délicats : dans quelles conditions première cette mesure sera-t-elle appliquée? Quand entrera-t-elle définitivement en vigueur? A quelle autorité sera confié le pouvoir de délivrer la licence? A quelles règles son octroi sera-t-il soumis? Quelles sont celles qui présideront à son retrait, soit temporaire, soit définitif?

» La commission n'a pas cru qu'il rentrait dans les termes de sa mission de donner une solution à ces nombreuses questions de détail.

» Dans la proposition qu'elle formule, elle se borne à insister sur la nécessité qu'il y a de ne donner au début à la licence que la portée et la valeur d'un certificat de moralité, sauf à lui donner dans un laps de temps déterminé une plus grande extension en exigeant qu'elle revête toute l'importance d'un véritable brevet de capacité professionnelle. »

Et plus loin parmi les vœux que la commission émet en vue d'assurer à la pêche nationale son plein développement figure :

« La nécessité de la licence. »

Elle a formulé particulièrement ce desideratum comme suit :

« La commission exprime le vœu qu'une licence soit imposée aux patrons-pêcheurs.

» Cette licence devrait tout d'abord et immédiatement être un certificat de moralité : elle devrait plus tard être étendue à la capacité professionnelle, mais ne pourrait être exigée qu'après un certain nombre d'années, six ans, par exemple.

» Le Gouvernement aurait à étudier la question de savoir par qui la licence serait délivrée, par qui et pour quels motifs elle serait retirée, soit temporairement, soit définitivement.

» La commission exprime également le vœu que l'on négocie avec les nations qui ont contracté la Convention de 1882 pour que la licence soit imposée aux patrons de ces nations. »

De tout ce qui précède nous pouvons conclure que, quant au principe, le projet de loi répond à des vœux souvent exprimés.

La lettre suivante, adressée à M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes par l'*Association commerciale et maritime d'Ostende*, le 3 décembre 1889, nous édifie encore à cet égard :

« MONSIEUR LE MINISTRE,

» Sous la date du 3 juillet 1889, vous avez présenté aux Chambres législatives un projet de loi instituant un diplôme de capacité obligatoire pour naviguer en qualité de patron-pêcheur.

» Comme vous avez eu l'honneur de le dire dans le Rapport au Roi, cette mesure est réclamée dans l'intérêt même de l'industrie de la pêche, et la nécessité en a été reconnue par la Commission d'enquête sur la pêche maritime.

» Nous l'approuvons donc complètement. Elle répond, du reste, à un vœu exprimé par nous depuis plusieurs années. Se guidant sur la situation actuelle de nos pêcheurs, notre section de pêche maritime s'est occupée d'examiner quelles seraient les matières qui devraient former l'objet de cet examen, et nous avons l'honneur de vous en envoyer ci-joint le projet.

» Nous croyons que pour le moment on ne saurait exiger davantage sans compromettre l'industrie de la pêche ; mais nous reconnaissons que dans quelques années, quand l'instruction sera plus répandue parmi la classe des pêcheurs, on pourrait joindre à ces matières la lecture, l'écriture et les éléments du calcul. Il est, du reste, à remarquer que les pêcheurs pourront, sur leur demande, être examinés sur ces matières, et que mention en sera faite sur le diplôme. Nous sommes d'ailleurs persuadés que d'ici à peu d'années on rencontrera peu de patrons-pêcheurs n'ayant semblable mention sur leur diplôme.

» Nous sommes convaincus, Monsieur le Ministre, que notre projet de programme d'examen recevra de vous le meilleur accueil et nous vous prions, etc.

» *Le Secrétaire,*

AUG. FONTAINE.

» *Le Président,*

AUG. VAN IMSCHOOT. »

Après avoir examiné l'opportunité et l'utilité du projet, abordons un point bien délicat de l'application de la loi : à quel moment le diplôme de patron-pêcheur pourra-t-il être rendu obligatoire ?

Il serait difficile de répondre catégoriquement à cette question. La Commission d'enquête sur la pêche avait proposé un délai de six ans. Nous croyons pouvoir nous rallier à cet avis.

En tout cas, nous insistons pour que jamais le diplôme ne soit exigé des nouveaux patrons avant l'époque où le nombre de diplômés soit suffisant pour empêcher tout chômage dans l'industrie.

Une question non moins intéressante a été soulevée au sein de la commission chargée d'examiner le projet de loi, savoir :

La loi sera-t-elle applicable à la pêche côtière, et dans ce cas les dispositions seront-elles les mêmes que pour la pêche en haute mer ?

Le Gouvernement a émis l'opinion suivante à ce sujet :

- » La teneur du diplôme devra varier selon qu'il s'agira de la pêche en
- » haute mer ou de la pêche sur nos côtes.
- » Quels que soient les parages où il pratique son métier, le patron a tou-
- » jours la sauvegarde de l'équipage et du bateau qui lui est confié.
- » Sous ce rapport, la responsabilité à couvrir est identique et, partant,
- » les garanties à exiger doivent être les mêmes. Mais la pêche en haute mer
- » astreint à d'autres devoirs encore dont le patron doit être pénétré, notam-
- » ment en ce qui concerne les règles internationales à prévenir les conflits,
- » et il faudra dès lors exiger, pour le diplôme de patron à la pêche en haute
- » mer, un complément de connaissances. »

Cette appréciation du Gouvernement concorde entièrement avec celle de la commission. L'arrêté royal prévu par la loi comportera donc deux programmes différents, l'un pour la pêche en haute mer, l'autre pour la pêche côtière.

Doivent être considérés comme faisant la pêche côtière tous bâtiments pratiquant habituellement la pêche dans les eaux territoriales.

La Convention de La Haye de 1882 entend par eaux territoriales un rayon de trois milles à partir de la laisse de basse mer (art. 2).

A titre curieux et historique, qui prouve l'intérêt qu'inspirait déjà la pêche au siècle dernier, signalons ici qu'en 1767 Marie-Thérèse institua à Blankenberghe un comité chargé de s'occuper uniquement des questions relatives à cette industrie.

Ce comité, composé d'un doyen et de six assesseurs, avait pour mission principale de faire respecter les clauses d'un édit réglant : la construction des chaloupes, le recrutement des équipages, la vente du poisson, le temps de pêche, etc.

Voici les articles de l'édit ayant trait au recrutement des équipages :

ART. 19.

Item. Niemand en zal hem vermoghen tot vischen te begeven ofte te doen dat daer aen is clevende, sonder alvooren, van den Deken ende Ledt daertoe geadmitteert te zyn ende in hunne handen ontloken t' hebben den gerequi-reerden eedt; van, dat hy zal observeren alle de articulen van dit Reglement, benevens alle de te nemen resolutien van Deken en de Ledt; mitsgaeders dat hy zal helpen draeghen de actuele ende toecomende lasten dezer nayringhe ende contant; Emmers uyt syn eerste gewin zal betaelen een pondt groote courant in proffyte van de nayringhe ende twee schellingen courant voor den Greffier, waer vooren den selven Greffier gehouden zal wesen note te houden op het Register, het gonne plaetse zal hebben voor alle degonne wiens ouders vrye supposten dezer nayringhe zullen hebben geweest ofte dan nogh actuelyck zullen wesen.

ART. 21.

Voorts zal een ieder, hem begevende om voor Stierman te vaeren, danof tydelyck, dat is ten minsten veerthien daegen voor den beschip-dagh-inkennen moeten doen aen den Deken ende Ledt, ende betaelen, in proffyte van dese nayringhe, tot een pondt groote courant, boven gelyck twee schellinghen aan den Greffier.

ART. 24.

Den Deken ende Ledt en zal niemant vermogen te weygeren omme hunne nayringhe te kommen l' zy als Reeder, Stierman, Maet ofte Schryver, behoudens dat hy versoecker zal connen bekoonen dat hy eerlyck man ofte jonghman is.

(Tiré de l'édit concédé par Marie-Thérèse aux pêcheurs de Blankenberghe, le 10 décembre 1767.)

La commission ayant désiré savoir quels étaient dans les autres pays signataires de la Convention de 1882, les lois et réglemens régissant la matière, a reçu du Département des Affaires Étrangères les renseignements suivans :

Règlement en vigueur dans le Royaume-Uni pour les examens de candidats aux diplômes de compétence pour pêcheurs.

EXAMINATEURS.

Les examinateurs seront :

1. L'examineur des patrons et seconds désigné par le règlement de la marine marchande de 1854, et si cette fonction est vacante, un agent principal du Board of Trade ou son assistant.

2. Un patron pêcheur diplômé (en activité ou en retraite). L'État paie les émoluments de ces deux membres du jury.

3. Un fonctionnaire du local Marine Board ou, à défaut, le chef supérieur de la marine à cet endroit.

4. Un armateur désigné parmi les propriétaires de chalutiers.

Ces deux derniers membres ne touchent pas d'indemnité.

Le jury n'interrogera que sur les règles de la navigation (the rule of the road), les feux et les signaux de brume, le daltonisme, etc.

L'examineur ancien patron (ou patron en activité) questionnera sur la pratique du métier, la conduite et la direction (management) des chalutiers et sur tout ce qui se rattache à l'industrie de la pêche.

Les examens auront lieu à des époques fixes.

RÈGLES GÉNÉRALES.

On délivrera deux diplômes distincts : celui de patron et celui de second.

Ils seront accordés à ceux qui satisferont aux examens prescrits et rempliront les autres conditions requises.

Il existe aux bureaux de la Marine des formules de requêtes à la disposition des candidats; ils devront les remplir et les remettre, avec les pièces constatant leur temps de service en mer et autres certificats, au chef supérieur local de la Marine et au plus tard la veille de l'examen.

On exigera des certificats de bon caractère (?), sobriété, expérience, capacité et de bonne conduite de tout candidat, et ceux qui n'en seront pas pourvus seront refusés. Pour le service de mer, on n'admettra que les services dûment prouvés.

CONDITIONS REQUISES.

Un candidat second doit avoir 19 ans et avoir servi quatre ans au moins sur mer, dont deux à la pêche; il devra avoir été au moins douze mois à bord d'un chalutier, et au moins douze mois en remplissant les fonctions de troisième à bord.

Les candidats au diplôme de second devront répondre aux questions sur les couleurs, sur leurs connaissances de la sonde et des marques de la ligne de sonde; leur capacité à prendre des relèvements au compas et à trouver leur route par le moyen des cartes dans les eaux qu'ils ont fréquentées.

Un candidat patron doit avoir 21 ans et avoir navigué cinq ans, dont un an au moins comme second à bord d'un pêcheur, et avoir été, pendant cette année, possesseur du diplôme de second, dont il est parlé ci-dessus.

Cependant, si le candidat patron produit un *certificat de service* comme second, qu'il posséderait dûment lors de sa présentation, il peut être dispensé des douze mois de possession du diplôme de second, mais cela seulement pendant les premiers six mois de la publication du présent avis.

Les candidats au diplôme de patron seront examinés sur les règles de la navigation, sur les couleurs, leur connaissance des marques de la ligne de sonde, l'usage du compas et des cartes, les relèvements, et généralement sur les devoirs d'un patron-pêcheur.

Pour le moment et jusqu'à disposition nouvelle, l'épreuve sera uniquement orale; elle ne comprendra ni lecture, ni écriture, ni arithmétique.

EXAMENS SPÉCIAUX.

Ces examens spéciaux comprendront la lecture, l'écriture et le calcul et ne seront pas purement oraux. Le droit d'inscription est le même que pour l'examen ordinaire.

Le candidat au diplôme spécial comme second devra prouver la connaissance du programme ordinaire de l'examen oral et, en outre, savoir lire et écrire couramment. Il résoudra quelques problèmes de numération, addition, soustraction, multiplication et division.

Le candidat au diplôme spécial de patron devra, outre le programme ordinaire, résoudre quelques problèmes composés sur les quatre règles de l'arithmétique et satisfaire aux questions de lecture, écriture et calcul déjà requises à l'examen de second.

A tout temps, les pêcheurs et les mousses peuvent se faire examiner gratuitement sur les couleurs (daltonisme).

ÉCHECS ET AJOURNEMENTS.

Un rapport sera envoyé sans délai, après chaque examen, par le jury, au Board of Trade; la requête du candidat et les annexes y seront jointes.

Un candidat ajourné ne peut se représenter que deux mois après pour l'examen de second et trois mois pour celui de patron.

Le jury décidera, en outre, de la durée de service de mer qu'il devra faire pendant tout ou partie de la période d'ajournement; cela dépendra des causes de son échec.

Le jury, s'il stipule un temps de navigation pendant la période d'ajournement, doit en faire l'annotation sur le rapport adressé au Board of Trade, ainsi que sur la requête annexée.

INSCRIPTION.

En remettant leurs requêtes aux fins de passer l'examen, les candidats devront acquitter un droit d'inscription de 5 shillings, sans lequel ils ne seraient pas admis à produire leurs autres certificats ou titre à l'examen.

Le droit d'inscription ne serait pas rendu si les titres ou service de mer du candidat étaient jugés insuffisants, même avant l'examen; mais si plus tard le candidat acquerrait par la continuation de sa navigation ou autrement les titres qui lui manquaient, il pourrait se représenter sans payer à nouveau le droit.

La taxe est perçue par le chef de bureau de la Marine.

En cas d'ajournement, la taxe n'est pas rendue. Elle est de 5 shillings pour chacun des deux examens.

RETRAIT DU CERTIFICAT.

L'annulation ou la suspension du certificat sera prononcée :

1^o Après enquête ordonnée par le Board of Trade, ensuite de l'article 241 de l'arrêté de 1854, pour incompétence ou conduite mauvaise du porteur;

2^o Par les commissions d'enquête, pour fautes prévues par le chapitre 8 de l'arrêté de 1854 et par le règlement de 1876;

3^o Par le Board of Trade, quand le porteur est convaincu d'un délit prévu par l'article 242, division 4, de l'arrêté de 1854.

Le certificat annulé ne sera rendu ou renouvelé que de l'avis conforme et exprès du Board of Trade.

(Traduit de O.-T. Olsen. *The fisherman's Nautical Almanach for 1889.*)

PAYS-BAS.

La législation néerlandaise ne renferme pas de disposition concernant l'exercice des fonctions de patron-pêcheur.

FRANCE.

1° Les patrons pêcheurs français au poisson frais ne sont pas obligés d'être pourvus d'un diplôme de capacité ;

2° Les patrons de bateaux de pêche n'exerçant la pêche que sur les côtes ne sont non plus astreints à aucun diplôme ni certificat ; il suffit que les patrons pêcheurs soient inscrits aux bureaux de l'inscription maritime comme les autres marins français.

Il n'y a que pour la grande pêche à la morue que les diplômes soient nécessaires. Les commandants des navires allant à Terre-Neuve (long cours) doivent être maîtres au cabotage (à défaut de capitaines au long cours) et ceux allant en Islande doivent être pourvus d'un certificat de capacité qui s'obtient très facilement après un examen sommaire sur la pratique de la navigation.

Décret qui détermine les conditions de l'examen imposé aux marins qui voudront se faire recevoir patrons-pêcheurs d'Islande.

Paris, le 15 janvier 1852.

Au nom du peuple français :

LOUIS-NAPOLÉON, Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre de la Marine et des Colonies,
Vu l'article 7 de la loi du 22 juillet 1851,
Le Conseil d'amirauté entendu,

DÉCRÈTE :

ARTICLE PREMIER. — Tout marin non reçu capitaine au long cours ou maître au cabotage qui voudra être admis au commandement d'un navire expédié pour la pêche de la morue sur les côtes d'Islande en vertu de l'article 6 de la loi du 22 juillet 1851, devra satisfaire à un examen sur les connaissances ci-après :

Le gréement ;

La manœuvre des bâtiments et des embarcations ;

L'usage de l'octant ou du sextant ;

Le calcul de la latitude par la hauteur méridienne du soleil et de la lune ;

Le calcul de la variation par l'amplitude ;

Les quatre problèmes de points par le quartier de réduction ou par les tables ;

Le calcul des marées par le passage au méridien de la lune et par l'annuaire des marées.

ART. 2. — Les examens s'ouvriront le 1^{er} février de chaque année.

Les marins qui voudront s'y présenter devront se faire inscrire au bureau de l'inscription maritime, sur une liste ouverte à cet effet.

ARTICLE 3. — Les candidats seront interrogés par une commission composée de la manière suivante :

Le chef de service de la Marine ou le commissaire de l'inscription maritime du port où l'examen aura lieu.

Un officier de la marine et un capitaine au long cours, ou à défaut d'officier de vaisseau deux capitaines au long cours.

Un professeur d'hydrographie.

ART. 4. — Le Ministre de la Marine et des Colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au Palais des Tuileries, le 13 janvier 1852.

(Signé) LOUIS-NAPOLÉON.

*Le Ministre secrétaire d'État, de la
Marine et des Colonies,*

(Signé) TH. DUCOS.

DANEMARK.

Le rapport, publié tout récemment, d'une commission instituée par le Gouvernement danois, pour l'élaboration d'une nouvelle loi de navigation, dont les dispositions peuvent être considérées comme devant entrer prochainement en vigueur, porte :

« Les patrons-pêcheurs ayant un bâtiment jaugeant plus de 20 tonnes » doivent être porteurs d'un diplôme de capacité.

» Pour la pêche au delà de la mer du Nord ou faite avec des steamers de » plus de 100 tonnes, les capitaines et les seconds seront obligés de se con- » former aux prescriptions mentionnées par la présente loi pour les capi- » taines et les seconds de marine.

» Pour obtenir ledit diplôme de capacité, il faut subir un examen.

Le programme de l'examen est le suivant :

1° *Navigation.* — Le sondage, mesurage de la vitesse par le loch, etc. Déclinaison, déviation, abatage et courants; aperçu des cartes nautiques : indiquer la position du navire sur la carte par le relèvement et distance. Trouver sur la carte l'endroit où l'on est arrivé en naviguant. Déterminer sur la carte la route, la distance entre deux points donnés.

2° *Règles internationales.* — Connaissance de l'emploi de l'appareil à fusées et des règlements internationaux de navigation.

Les bateaux pêcheurs danois à vapeur auront, pour ce qui concerne la machine, à se conformer aux mêmes prescriptions que les autres vapeurs

Toutefois, l'autorité compétente pourra, dans des circonstances exceptionnelles, autoriser une dérogation à ces règles.

ALLEMAGNE.

La législation sur cette matière diffère dans les divers pays côtiers de l'Empire.

Toutefois, en 1869, le Bundesrath de la Confédération de l'Allemagne du Nord, se basant sur le paragraphe 31 de la Gewerbe Ordnung et l'article 54 de la Constitution fédérale, a fait un premier effort pour résumer, autant que possible, les diverses législations relatives aux examens et diplômes de capacité des marins de diverses catégories. Les autorités centrales émettaient, de plus, l'avis qu'un diplôme de capacité devait être exigé de tous les marins, y compris les patrons-pêcheurs.

Dans le courant de 1887, un pas de plus a été fait; certaines mesures ont encore pu être généralisées et ordonnées par le Bundesrath.

Il importe cependant de noter que les deux ordonnances de septembre 1869 et août 1887 s'appliquent plutôt aux examens exigés des pilotes et bateliers de la marine marchande qu'aux patrons-pêcheurs proprement dits.

La commission à l'unanimité de ses membres a conclu à l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

PAUL CARBON.

Le Président,

EUGÈNE MEEUS.

ANNEXE.

PROGRAMME DE L'EXAMEN DES PATRONS-PÊCHEURS.

Projet pour Ostende, présenté par la section de pêche de l'Association commerciale.

Composition du jury :

1. Un officier de la Marine de l'État.
 2. Un armateur pris parmi les propriétaires de chalutiers.
 3. Un ancien capitaine de navire marchand.
 4. Un patron-pêcheur pris parmi les patrons de chalutiers.
 5. Un commissaire de la Marine comme secrétaire.
- Le Gouvernement nommera le jury. La durée du mandat sera de

L'examen sera purement oral et manuel.

Il portera sur :

1. Les règles de la navigation ;
2. Les couleurs ;
3. Les feux. — Fanaux. — Signaux de brume, etc. ;
4. La sonde. — La boussole ;
5. Les cartes marines. — Les relèvements ;
6. Les devoirs du patron envers l'équipage ;
7. Ses devoirs envers l'armement ;
8. Les moyens d'éviter les conflits et les moyens éventuels de dégager les filets ;
9. Le laçage et le remaillage du chalut ;
10. La manière de dresser et préparer le chalut ;
11. Les règlements maritimes (sommairement).

Chaque examinateur posera spécialement les questions qui seront de sa compétence particulière. Néanmoins chacun pourra poser toute question quelconque rentrant dans le programme de l'examen. Ainsi le patron-pêcheur, membre du jury, questionnera sur la pratique de la pêche, mais il sera loisible aux autres examinateurs d'interroger également sur cette partie.

La conduite (management) d'un bateau chalutier sera un point important de l'examen ; la question des dépositions, rapports de mer et déclarations, protestations et significations à faire à la rentrée au port par le patron qui a subi un abordage ou a été engagé dans un conflit, sera aussi posée et le candidat devra en connaître les règles générales.

Les candidats qui désireraient être interrogés sur la lecture, l'écriture et le calcul subiraient une épreuve supplémentaire. Le résultat en serait énoncé sur le diplôme, mais sans donner au diplômé d'autre titre qu'une recommandation utile à son avenir.

On donnerait comme sujet de cette épreuve autant que possible la rédaction d'un rapport de mer ou tout autre sujet dont la connaissance est utile aux pêcheurs.

Le candidat qui aura satisfait à l'examen ne pourra obtenir son diplôme qu'après avoir fait la preuve qu'il a :

1. Dix-neuf ans accomplis.
2. Cinq ans de navigation maritime au total.
3. Trois hivers de navigation au chalut en haute mer.
4. Deux expéditions d'au moins treize semaines chacune à la pêche à la morue sur un bateau belge.
5. Un certificat de bonne conduite délivré par l'administration communale.

La veille de l'examen au plus tard, le candidat s'inscrira chez le commissaire maritime, secrétaire du jury d'examen.

Il joindra à sa demande d'inscription un extrait de son acte de naissance et toutes autres pièces prouvant qu'il est admissible à l'examen.

Le rapport sur chaque examen sera fait séance tenante et envoyé à la direction de la Marine à Bruxelles avec les pièces annexées. Il y sera stipulé si le jury trouve utile, en cas d'ajournement, que le candidat fasse un temps supplémentaire de navigation.

L'administration de la Marine vérifiera les titres du candidat et délivrera les diplômes.

Le candidat sera :

1. Admis avec distinction;
2. Admis avec satisfaction ;
3. Ajourné ;
4. Refusé.

Le candidat refusé ne pourra se représenter qu'après un an au moins.

Le candidat ajourné pourra se représenter après trois mois. Il devra justifier avoir satisfait aux exigences du jury pour la navigation supplémentaire ou aux autres conditions que celui-ci aurait imposées.

L'examen aura lieu deux fois l'an, aux époques de renouvellement des équipages (vers Pâques et vers le mois d'octobre) ou à d'autres époques que l'expérience démontrerait plus utiles.

