

- 10) Lors de ces revisions tous les porteurs du ver ont-ils été soignés ?
 Ou bien en a-t-on soigné seulement un certain nombre ?
 Où sont soignés les ouvriers :
 Au Dispensaire du charbonnage ?
 Id. du mineur ?
 Aux hôpitaux ?
 A domicile ?
 Résultats des traitements :
 Examenés :
 Porteurs du ver :
 Traités :
 Guéris :
 Trouve-t-on encore de grands malades ?
 Situation actuelle du siège.
 Quelle que soit la classe attribuée au siège du charbonnage, compte-t-on maintenir certaines mesures : tinettes au fond, examen des entrants, revision, traitement méthodique ?
- Conclusions.
- Observations.

SERVICE DES EXPLOSIFS

Modifications au règlement du 29 octobre 1894 sur les explosifs.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT,

Revu l'arrêté royal du 29 octobre 1894, portant réglementation générale sur les explosifs, et notamment les articles 115, 119, 137, 141, 142, 146, 166, 167, 173 à 191, 277, 296, 312 et 343;

Revu également les arrêtés modificatifs du 28 janvier 1895, du 30 septembre 1895, du 18 décembre 1896, du 25 octobre 1897 et du 9 octobre 1903;

Sur la proposition de Notre Ministre de l'Industrie et du Travail,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER. -- L'alinéa 1^o de l'article 115 est modifié comme il suit :

Le poids brut de chaque colis ne pourra dépasser 35 kilogrammes s'il s'agit de poudres de commerce intérieur, ni 65 kilogrammes s'il s'agit de poudres destinées à l'exportation.

ART. 2. -- Ledit article 115 est complété par la disposition suivante :

Les liens en fer qui serviraient à renforcer les caisses devront être étamés ou galvanisés.

ART. 3. — L'alinéa 5 de Notre arrêté du 9 octobre 1903, modifiant l'article 119 du règlement général, est remplacé par celui-ci :

Le poids brut de chaque colis ne pourra dépasser 35 kilogrammes pour les détonateurs en consommation intérieure, ni 65 kilogrammes pour les détonateurs destinés à l'exportation ou admis en transit.

ART. 4. — La disposition suivante est ajoutée à l'alinéa c de l'article 119 :

Le poids brut des caisses d'amorces électriques avec détonateurs ne pourra dépasser 65 kilogrammes.

Les poids dont le poids brut dépasse 25 kilogrammes seront munis de tasseaux ou de poignées facilitant la manutention.

Transport
dépassant 300 k.
Avis à donner
aux autorités.

ART. 5. — L'article 137 est remplacé par les dispositions suivantes :

Tout expéditeur d'un envoi dépassant 300 kilogrammes (poids net) devra aviser :

1° De la date exacte et de l'heure approximative du départ, le bourgmestre du lieu de départ; l'accomplissement de cette formalité sera constaté par un visa daté, apposé sur la lettre de voiture;

2° De la date exacte et de l'heure approximative de l'arrivée, les bourgmestres des lieux de gîte et de destination, ainsi que les bourgmestres des lieux de passage désignés par le gouverneur;

3° De la date du départ, ainsi que de la nature, de l'importance et de la destination du transport, le chef du service des explosifs, à Bruxelles;

4° De la date de l'arrivée à Liefkenshoek ou à Lillo, l'inspecteur des explosifs à Lillo, lorsque les transports emprunteront la voie de l'Escaut en aval d'Hoboken. Le cas échéant (voir art. 167), l'expéditeur désignera à ce fonctionnaire le délégué technique chargé d'accompagner le transport.

Les avis prescrits ci-dessus devront parvenir vingt-quatre heures au moins d'avance aux autorités et fonctionnaires prémentionnés.

Les expéditeurs se conformeront en outre, le cas échéant, à l'alinéa 2 de l'article 184.

Les arrêtés des gouverneurs prescriront éventuellement, dans chaque cas particulier, les autres avis qu'il serait utile d'exiger des expéditeurs.

Les bourgmestres des lieux de passage, de gîte et de destination ne devront pas être prévenus, par l'expéditeur, en cas de transport par chemin de fer.

ART. 6. — L'article 141 est complété et modifié comme suit : Droit
de vérification
des colis.

Les autorités ou agents compétents auront le droit de vérifier les emballages et leur contenu.

Les colis à vérifier seront ouverts, et rétablis dans les conditions prescrites, par les soins de l'expéditeur ou de son représentant et à ses frais, risques et périls.

En cas de doute sur la nature ou le bon état des produits, les autorités et agents précités pourront en prélever des échantillons qui seront expédiés au laboratoire du ministère de l'Industrie et du Travail s'il s'agit de transports par roulage ou par eau, ou au laboratoire de l'Administration des chemins de fer s'il s'agit de transports par chemin de fer.

ART. 7. — L'article 142 est remplacé par les dispositions suivantes : Transport
simultané
d'explosifs
différents;

Il est interdit de transporter dans le même véhicule : Interdiction.

1° Des dynamites ou des explosifs difficilement inflammables en même temps que des poudres;

2° Des dynamites ou des explosifs difficilement inflammables en même temps que des détonateurs.

Il pourra toutefois être dérogé, par l'autorité compétente, à l'interdiction portée à l'alinéa 1°, lorsque les quantités totales n'excéderont pas 300 kilogrammes. Dérégation.

Les deux interdictions ci-dessus ne concernent pas : Exception.

1° Les navires quittant un port du littoral ou Liefkenshoek pour gagner la mer;

2° Les navires entrant dans un port du littoral ou arrivant à Liefkenshoek;

3° Les transports effectués entre les dépôts C et les dépôts D mentionnés à l'article 238.

Les mèches de sûreté non amorcées pourront toujours être transportées en même temps que tous autres explosifs.

Surveillance permanente.

ART. 8. — La disposition suivante prendra place à la suite de l'article 144 :

Art. 144bis. En cours de transport, les explosifs ne pourront jamais rester sans surveillance. Au besoin, celle-ci pourra être exercée d'office, aux frais du propriétaire de la marchandise.

Eloignement du public.

Il sera interdit au public de s'approcher des endroits où l'on charge ou décharge des explosifs.

Choix des ouvriers.

ART. 9. — L'article 146 sera ainsi conçu :

Art. 146. On ne pourra employer aux chargements et déchargements que des ouvriers dispos, sobres et âgés de plus de 21 ans.

Interdiction des spiritueux

Il est défendu de consommer des spiritueux pendant ces opérations.

Emballages détériorés; réparations.

ART. 10. — La disposition suivante prendra place à la suite de l'article 146 :

Art. 146bis. En cas de détérioration d'un colis, celui-ci sera enlevé avec précaution et transporté à l'écart pour y être réparé; l'explosif qui s'en serait échappé sera recueilli soigneusement et remballé ou détruit avec les précautions nécessaires.

Appel.

ART. 11. — Il est ajouté un article 147bis ainsi conçu :

Art. 147bis. Les décisions des gouverneurs en matière de transport sont susceptibles d'appel devant le Ministre.

ART. 12. — La disposition suivante est ajoutée à l'article 165 :

Elle ne pourra coopérer aux manutentions dont la surveillance lui est confiée.

ART. 13. — La disposition suivante est ajoutée à l'article 166 :

Les membres de l'escorte civile devront être âgés de 21 ans au moins et présenter toute garantie de bonne conduite et de moralité.

Délégués accompagnant les transports de dynamites proprement dites.

ART. 14. — La rédaction de l'article 167 est modifiée comme il suit :

Art. 167. Indépendamment de l'escorte réglementaire, les transports de dynamites proprement dites seront accompagnés par un délégué technique. Cet agent, payé par l'expéditeur, devra justifier

d'un brevet de capacité délivré au nom du Ministre et être agréé par le Gouverneur.

Il aura pour mission de surveiller la marchandise pendant le transport et, surtout, pendant les chargements et déchargements. En tout ce qui concerne cette mission spéciale, le chef d'escorte devra obéissance au délégué.

Le délégué technique devra exhiber, à toute réquisition des agents compétents, son certificat d'agrément. Celle-ci est révocable.

Toute personne remplissant les conditions requises pourra, dans un même transport, cumuler les fonctions de délégué et de chef d'escorte.

ART. 15. — Le titre III du chapitre V est remplacé par les dispositions suivantes :

TITRE III. — TRANSPORT PAR EAU (1).

1^{re} SECTION. — Transport par eau des produits autres que les munitions de sûreté, par quantités ne dépassant pas 300 kilogrammes.

Art. 173. Si le bateau servant au transport n'est pas ponté, les colis seront recouverts de prélaris.

Protection des explosifs dans les bateaux non pontés.

Toutefois, sur l'Escaut en aval d'Hoboken, les bateaux contenant des explosifs devront toujours être pontés, construits et équipés de façon à pouvoir naviguer par les gros temps. Ces bateaux devront satisfaire, en outre, aux prescriptions énoncées à l'article 188 sous les lettres a à f et i.

Choix des bateaux navigant sur l'Escaut en aval d'Hoboken.

Art. 173bis. Dans tout bateau, les pièces de fer, fonte ou acier, susceptibles de se trouver en contact avec les récipients contenant des explosifs, seront revêtues de matières élastiques peu combustibles et amortissant les chocs (bois, tapis, linoéum, toile à voile, etc.).

Exclusion des ferrures à découvert.

Art. 174. Les bateaux à voyageurs ne peuvent avoir à bord d'au-

Transport simultané d'explosifs et de voyageurs

tres explosifs que les poudres et artifices nécessaires aux signaux. Toutefois, les navires quittant un port du littoral ou Liefkenshoek pour gagner la mer peuvent embarquer des explosifs et des passa-

(1) Dans ce qui va suivre, le mot navire désigne exclusivement les bateaux de mer; le mot bateau désigne à la fois les bateaux d'intérieur et les bateaux de mer.

gers; avant le départ, ceux-ci devront être prévenus, par l'armateur ou le courtier de navire, de la présence d'explosifs à bord.

Précautions dans les chargements et déchargements. par eau. Art. 175. Les dispositions des articles 152, 153, 157, 161 et 163, concernant les transports par roulage, sont applicables aux transports par eau.

Obligation de naviguer de jour. Art. 176. Les bateaux d'intérieur ne peuvent circuler que de jour.

Exception. Toutefois, il est permis de naviguer la nuit sur les rivières à marée, pourvu que la nuit soit assez claire pour qu'on puisse le faire sans danger, et que l'on se conforme aux mesures prescrites par les autorités compétentes.

Traversée de la rade d'Anvers. Cette faculté ne s'applique pas à la rade d'Anvers, qui ne peut être traversée que de jour, et en dehors de l'intervalle compris entre trois heures avant et une heure après la marée haute.

Pavillon distinctif. Art. 176^{bis}. Tout bateau portera le pavillon rouge prescrit par l'article 188 (r).

Feux distinctifs. Art. 177. Sur les voies navigables en général, tout bateau en marche ou en stationnement portera, du coucher au lever du soleil et d'une manière permanente en temps de brouillard, outre les feux réglementaires ordinaires, trois feux hissés au mât et disposés verticalement, à un mètre au moins de distance l'un de l'autre; le feu supérieur et le feu inférieur seront blancs, celui du milieu sera rouge. Par nuit obscure et bonne vue, ces trois feux devront être visibles à une distance d'un mille marin au moins (1,852 m.) tout autour de l'horizon.

Les feux susmentionnés seront exhibés dans des lanternes fermées, qui ne pourront être alimentées à l'huile minérale.

Pour les bateaux d'intérieur, ces feux ne pourront être allumés ou éteints qu'à l'écart des bateaux.

Précautions contre le feu. Art. 178. Sauf l'exception prévue à l'article précédent, il ne sera toléré, à bord ou à proximité des bateaux d'intérieur, ni feu, ni lumière, ni matières facilement inflammables, telles que paille, copeaux, pétrole, essences, etc. Toutefois, les patrons pourront avoir sur eux les allumettes de sûreté nécessaires à l'allumage des feux.

Pendant les transbordements, il est interdit de fumer soit à bord des navires, soit à moins de 50 mètres de distance de ceux-ci.

Il est interdit aux personnes chargées des manutentions ou de la

surveillance d'avoir sur elles des allumettes ou autres objets quelconques permettant de se procurer du feu.

Le transport par bateaux à pétrole, à essences ou électriques est interdit.

Art. 179. Les bateaux en général passeront le plus loin possible des bateaux contenant des explosifs; les bateaux à vapeur ne pourront attiser leurs feux, et ils ralentiront leur marche de façon à ne pas provoquer des remous dangereux.

Obligation des bateaux passant près des bateaux d'explosifs.

Art. 180. Lorsque les expéditeurs en feront la demande, le remorquage à vapeur sur les rivières ou canaux pourra être autorisé par le gouverneur, qui prescrira les précautions à prendre en ce cas.

Remorquage à vapeur.

Tout remorqueur ne pourra traîner qu'un seul bateau. Le bateau remorqué sera maintenu à 50 mètres au moins du remorqueur.

Les cheminées du remorqueur seront garnies de pare-étincelles efficaces.

Art. 180^{bis}. Les navires doivent jeter l'ancre pour charger ou décharger des explosifs.

Ancre obligatoire des navires avant les manutentions.

On ne pourra procéder à aucune manutention d'explosifs à Lillo ou à Liefkenshoek qu'en présence de l'inspecteur ou, à son défaut, du chef de la douane à Lillo.

Présence de l'inspecteur aux manutentions à Lillo ou à Liefkenshoek.

En cas de détérioration d'un colis, on suspendra immédiatement le travail et l'on prévendra l'inspecteur, qui agira suivant les prescriptions de l'article 140^{bis}.

Emballages détériorés; réparations.

Les navires ne pourront lever l'ancre que lorsque les opérations seront entièrement terminées et que les allèges chargées ou déchargées se seront suffisamment écartées.

Levée de l'ancre.

Sauf les cas de force majeure dûment constatés par le service du pilotage, les navires devront faire route vers la mer aussitôt après leur chargement.

Départ immédiat

Art. 181. A Liefkenshoek, les bateaux d'intérieur contenant des explosifs mouilleront dans la partie de la rade désignée par le service du pilotage.

Stationnement à Liefkenshoek.

Ils ne pourront changer d'ancrage qu'en cas de force majeure.

Ils se tiendront à 20 mètres au moins de la laisse de basse mer et seront espacés entre eux de 100 mètres au minimum.

Les expéditions auront lieu de façon que les bateaux ne séjournent

pas plus de dix jours dans la rade aux explosifs. En cas de nécessité, le gouverneur pourra autoriser un séjour plus long.

Transbordement des quantités ne dépassant pas 300 kilogram. Art. 181^{bis}. Les transbordements des quantités ne dépassant pas 300 kilogrammes (poids net) se feront de jour, à la main et à une distance suffisante des autres bateaux ou des lieux habités. Toutes les précautions seront prises pour éviter les chocs dans la manœuvre des colis.

2^{me} SECTION. — **Transport par eau de produits autres que les munitions de sûreté, par quantités dépassant 300 kilogrammes.**

Dispositions qui régissent ces transports. Art. 182. Les transports dépassant 300 kilogrammes sont soumis aux dispositions de la section qui précède, sauf celle de l'article 173, alinéa 1, et, en outre, aux dispositions suivantes :

Demandes en autorisation. Art. 183. Les demandes en autorisation mentionneront, outre les renseignements prescrits à l'article 134, le nombre des allèges, leur largeur maximum, leur tirant d'eau et la charge de chacune d'elles.

Renseignements à fournir en cas de transit ou d'exportation par mer. Art. 184. En cas de transit ou d'exportation par mer, la demande spécifiera le pays et le lieu de destination, les noms et adresses des courtiers ou armateurs chargés de l'expédition et, enfin, les noms des bateaux et ceux de leurs patrons ou capitaines.

Les expéditeurs jouissant d'autorisations annales (art. 136) fourniront ces renseignements, vingt-quatre heures au moins avant le départ, aux gouverneurs des provinces traversées, ainsi qu'au chef du service des explosifs, à Bruxelles.

Avis à donner au service du pilotage. Art. 185. Indépendamment des obligations imposées par l'article 137, le permissionnaire devra fournir au service du pilotage, quarante-huit heures au moins avant l'arrivée du transport à l'endroit du transbordement, les renseignements mentionnés à l'article précédent.

Escorte. Art. 186. Les dispositions des articles 165 à 169, concernant l'escorte, sont applicables au transport par eau. Toutefois, le deuxième alinéa de l'article 169 ne concerne pas les transports sur le Rupel ni les transports sur l'Escaut en aval du pont de Termonde. En cours de route, un factionnaire se tiendra sur le pont de

Par modification à l'article 168, alinéa 1, lorsqu'un convoi de bateaux stationnera à Liefkenshoek, l'un des bateaux portera l'escorte réglementaire et chacun des autres deux hommes. Nuit et jour, un factionnaire se tiendra sur le pont.

Escorte des bateaux stationnant en rade de Liefkenshoek.

En cas de transbordement à Liefkenshoek, l'escorte restera à bord jusqu'au moment de la levée de l'ancre.

Art. 187. L'éclaireur chargé de devancer le transport (V. art. 169) prévendra les écluseiers et les pontiers de l'approche de celui-ci.

Eclaireur.

Art. 188. a) Les bateaux d'intérieur devront être pontés, en bon état et pourvus de pompes fonctionnant bien. Ils ne seront lestés qu'avec des matières incombustibles convenablement séparées des explosifs.

Choix des bateaux d'intérieur.

b) Les bateliers seront munis d'un bon porte-voix, ainsi que des outils et objets permettant de réparer éventuellement soit les bordages, soit les récipients contenant les explosifs. (V. les art. 146^{bis} et 175.)

Porte-voix; outils.

Sur l'Escaut en aval d'Hoboken, les bateaux devront être pourvus d'une chaîne et d'une ancre de réserve.

Chaîne et ancre de réserve.

c) Les patrons des allèges devront être porteurs d'un certificat de navigabilité constatant que ces allèges satisfont aux conditions qui précèdent.

Certificat de navigabilité.

Ce certificat émanera d'une personne présentant toute garantie de caractère et d'aptitude professionnelle et préalablement agréée par le service des ponts et chaussées ou par celui des constructions maritimes.

Le visa de l'un de ces services sera apposé sur le certificat, qui ne devra jamais avoir plus d'un an de date.

Le certificat sera présenté à toute réquisition des fonctionnaires compétents.

d) Si, pendant l'hiver, les gelées font craindre que les voies navigables soient prises ou charrient des glaçons, les transports devront s'effectuer par allèges en fer; s'il est fait usage d'allèges en bois, leur coque devra être doublée extérieurement d'une tôle de fer ou d'acier ayant 4 millimètres au moins d'épaisseur; ce doublage s'étendra depuis le fond du bateau jusqu'à 0^m30 au-dessus de la ligne de flottaison en charge maximum (voir ci-dessous alinéa h). Le certificat de navigabilité prévu au paragraphe précédent constatera, éventuel-

Précautions contre les glaces.

lement, si le revêtement du bateau satisfait aux prescriptions du présent alinéa.

Conduite
des bateaux.

e) Tout bateau d'intérieur aura constamment à bord deux bateliers expérimentés, ayant au moins 21 ans révolus et présentant toute garantie de bonne conduite et de moralité. Ces bateliers ne pourront faire partie de l'escorte.

Marques
distinctives.

f) Tout bateau portera, outre l'écrêteau prescrit par l'article 170, un pavillon rouge hissé à 5 mètres au minimum au-dessus du pont. Ce pavillon aura au moins 1 mètre au guindant et 1^m50 au battant.

Chambre
et literies pour
les escortes.

g) Les bateaux d'intérieur seront pourvus d'une chambre séparée des explosifs et contenant les literies et accessoires nécessaires à l'escorte.

Charge
maximum des
bateaux
d'intérieurs.

h) Les bateaux d'intérieur ne pourront jamais recevoir plus de 30,000 kilogrammes (poids net) d'explosifs.

Protection
des écoutilles.

i) Les panneaux des écoutilles seront recouverts de prélaris imperméables.

Transport simul-
tané d'explosifs
et d'autres
marchandises.

Art. 189. Les bateaux d'intérieur contenant des explosifs ne pourront recevoir aucune autre marchandise.

A bord des navires, on ne pourra embarquer, ni dans les compartiments réservés aux explosifs, ni dans leur voisinage immédiat, des marchandises facilement ou spontanément inflammables (paille, foin, houille, essences, pétrole, etc.), non plus que des matières corrosives (acides minéraux, superphosphates, etc.) ou susceptibles de provoquer un incendie (chaux vive, carbure de calcium, nitrates, chlorates, perchlorates, persulfates, peroxydes alcalins, etc.).

Séparation
des explosifs
différents.

Art. 189bis. On se conformera à l'article 143 pour ce qui concerne le transport simultané d'explosifs différents.

Séparation
des explosifs
brisants et des
détonateurs.

Toutefois, les dynamites et les explosifs difficilement inflammables ne pourront être chargés, à bord des navires, dans des compartiments adjacents à ceux qui contiendraient des détonateurs.

Transport
par bateaux à
vapeur.

Art. 190. Les explosifs en quantité supérieure à 300 kilogrammes, poids net, ne peuvent être transportés par bateaux à vapeur que sur l'Escaut en aval de Liefkenshoek.

Art. 191. Les bateaux d'explosifs ne stationneront, autant que possible, qu'à 300 mètres au moins des habitations, ateliers et édifices publics. Stationnement en cours de route.

Sur les cours d'eau où la navigation est intermittente, on se conformera, en outre, en ce qui concerne le stationnement, aux dispositions spéciales que les fonctionnaires compétents des ponts et chaussées et du pilotage jugeraient nécessaires pour assurer la sécurité publique.

Les bateaux d'intérieur naviguant de conserve se tiendront à 100 mètres au moins de distance entre eux. Espacement des bateaux.

Art. 191bis. a) Sur l'Escaut en aval d'Hoboken, les navires ne peuvent embarquer ni débarquer des explosifs qu'en rade de Liefkenshoek, à l'endroit désigné par le service du pilotage. Droit réservé aux manutentions sur l'Escaut en aval d'Hoboken.

Les navires faisant escale à Anvers doivent, s'ils ont des explosifs à bord, les débarquer en allèges dans ladite rade, pour les rembarquer à leur sortie.

Cette disposition ne s'applique pas aux poudres et artifices nécessaires aux propres besoins du navire, ni aux envois dont l'ensemble ne dépasse pas 300 kilogrammes (poids net).

En cas de nécessité, le Ministre pourra désigner d'autres rades que celle de Liefkenshoek pour y effectuer des transbordements d'explosifs.

b) L'emploi d'un remorqueur est obligatoire pour la traversée de la rade d'Anvers (voir article 176, alinéa 3); de même, lors des transbordements à Liefkenshoek, les allèges chargées seront conduites à leur mouillage, ou amenées le long du bord, selon le cas, à l'aide d'un remorqueur. Remorquage des allèges.

On observera les prescriptions des alinéas 2 et 3 de l'article 180.

c) Lors des transbordements d'explosifs, il ne pourra jamais y avoir qu'une seule allège le long du navire à charger ou à décharger. Manutentions limitées à une seule allège.

d) Immédiatement avant les manutentions, on balaiera et nettoiera soigneusement les parties des ponts, passages et cales où l'on devra déposer ou faire circuler des explosifs. Les mêmes nettoyages se feront immédiatement après les manutentions. Nettoyages avant et après les manutentions.

e) Le transbordement des dynamites et des détonateurs ordinaires se fera à la main, à l'aide de plates-formes étagées et de planches à rebords. On disposera sous les plates-formes une bâche, pour empêcher les colis qui viendraient à s'échapper de tomber à l'eau. Mode de transbordement des dynamites et détonateurs.

2^e Autres explosifs. Le transbordement des autres explosifs pourra se faire à l'aide des grues du navire. Le capitaine, le premier mécanicien et l'arrimeur s'assureront de l'état des engins à utiliser (treuils, câbles, chaînes, épissures, etc.) et remettront à l'inspecteur; avant de commencer les manutentions, un certificat collectif, daté et signé, constatant que ces engins peuvent être employés sans danger.

Les câbles en chanvre auront au moins cent millimètres de circonférence et ceux en fer ou en acier au moins cinquante.

A défaut de filets ou de paniers, les colis seront arrimés dans des élingues neuves; la charge ne pourra dépasser 600 kilogrammes (poids brut).

Les ponts, planchers, murailles, cloisons, etc., que les colis pourraient heurter, seront revêtus de matières élastiques (tapis, prélaris, bâches, paillasons, nattes, claies, etc.) capables d'amortir les chocs: l'épaisseur du revêtement sera proportionnée à l'intensité des chocs à craindre.

Travail de jour. f) L'inspecteur ne laissera commencer les manutentions que si on peut les terminer de jour.

Travail à la lumière artificielle.

Si, contre toute attente, on était surpris par la nuit, l'inspecteur pourrait, par dérogation aux articles 157, 163 et 175, permettre de prolonger les opérations, pour autant que le navire et les allèges puissent être éclairés au moyen de lampes électriques solidement fixées et suffisamment élevées pour empêcher toute inflammation ou explosion.

Concours du capitaine.

g) Le capitaine prêtera à l'inspecteur l'aide que celui-ci pourrait lui réclamer dans l'intérêt du service.

Interdiction de céder des explosifs.

ART. 16. — L'article 277 est complété de la façon suivante :

Art. 277. Sauf l'exception prévue à l'article 296 en son alinéa final, les explosifs ne pourront être délivrés que pour les besoins des établissements dont dépendent les dépôts.

On ne pourra en céder à autrui, de quelque manière ni pour quelque motif que ce soit.

ART. 17. — L'alinéa suivant est ajouté à l'article 296 :
Ces arrêtés pourront aussi autoriser l'impétrant à se pourvoir de ces produits chez l'exploitant d'un dépôt C, D ou F dûment autorisé.

ART. 18. — L'article 312 est modifié et complété comme suit :

Produits dont la détention par les particuliers est interdite.

Nul ne peut détenir, sans autorisation, des dynamites, des explosifs difficilement inflammables, ni des détonateurs.

Toutefois les pharmaciens, ainsi que les médecins autorisés à délivrer des médicaments, peuvent détenir, sans autorisation, les substances explosives nécessaires à l'exercice de l'art de guérir. Les quantités de ces substances qui peuvent être conservées dans les officines sont limitées :

Dérogation concernant l'art de guérir.

A 500 grammes pour le coton à collodion ;

A 30 grammes pour la nitroglycérine (en solution alcoolique au centième) et

A 1,500 grammes pour l'acide picrique.

ART. 19. — La dernière phrase de l'article 343 est remplacée par la suivante :

Les infractions en matière de transport par eau pourront aussi être constatées par procès-verbaux dressés par un commissaire maritime, à la diligence du service du pilotage.

ART. 20. — Nos arrêtés du 28 janvier 1895, du 30 septembre 1895 et du 25 octobre 1897 sont rapportés, ainsi que les articles 1, 2 et 3 de Notre arrêté du 18 décembre 1896.

ART. 21. — Notre Ministre de l'Industrie et du Travail est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 31 juillet 1906.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Industrie et du Travail,

G. FRANCOU.