

---

**Chambre des Représentants.**

---

**SÉANCE DU 22 MAI 1839.**

---

---

**PILOTAGE.**

---

**CRÉDIT EXTRAORDINAIRE.**

---

**EXPOSÉ DES MOTIFS.**

---

**MESSIEURS,**

Une des dispositions les plus importantes de l'art. 9 du traité du 19 avril, est celle qui porte, « qu'il sera loisible aux deux pays d'établir dans tout le » cours de l'Escaut et à son embouchure, les services de pilotage qui seront » jugés nécessaires pour fournir les pilotes. »

C'est là une disposition toute nouvelle, quant à la Belgique, et il importe que le gouvernement soit mis à même de la réaliser en ce qui le concerne.

Depuis 1830, le gouvernement est resté étranger à l'administration proprement dite du pilotage, tant à Ostende qu'à Anvers; vous trouverez ci-joint les renseignements nécessaires sur une position que le traité du 19 avril vient changer complètement.

Il est évident :

1° Que c'est l'État qui doit être chargé de l'exécution de l'art. 9 du traité;

2° Qu'il ne peut s'en charger qu'en instituant une administration générale et unique du pilotage.

Il est dès-lors amené par la force des choses , à reprendre le pilotage et à Anvers et à Ostende : vous verrez d'ailleurs , par les détails ci-joints , qu'aucun obstacle de légalité ne peut l'arrêter ; la ville d'Ostende s'est par elle-même mise en possession du pilotage ; celle d'Anvers n'a que la surveillance du pilotage de descente , en vertu d'un arrêté royal toujours révocable.

Les crédits demandés ont pour objet les frais du matériel de premier établissement (1), et la solde du personnel.

Il y sera pourvu au moyen d'un transfert, des sommes suffisantes étant restées disponibles aux budgets de la marine, exercices 1837 et 1838.

Les produits du pilotage figureront à l'avenir au budget des recettes de l'État ; ils seront, du jour de la réorganisation devenue indispensable, versés dans les caisses de l'État.

Un nouveau règlement de pilotage devient nécessaire (2) ; le gouvernement en recueille dès à présent les matériaux ; ce règlement est d'ailleurs subordonné en grande partie au règlement général qui reste à faire pour l'Escaut.

Bruxelles, le 22 Mai 1839.

*Le ministre des travaux publics ,*

**NOTHOMB.**

---

(1) Il faudra cinq bateaux, outre deux bateaux de l'ancien pilotage d'Ostende, lesquels appartiennent à l'État, et le matériel du pilotage d'Anvers.

Les stations projetées sont :

Dans la Manche ;

A Ostende ;

Aux bouches de l'Escaut ;

A Terneuzen ,

Et à Anvers.

(2) Il sera nommé à cet effet une commission mixte, où se trouveront à la fois des négociants et armateurs d'Anvers et d'Ostende.

## PROJET DE LOI.

eopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre des travaux publics présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

### ARTICLE PREMIER.

Un crédit de fr. 174,000 est ouvert au ministère des travaux publics (marine), pour frais de l'établissement et du service du pilotage, lequel rentrera dans les attributions du gouvernement à la suite de l'exécution du traité du 19 avril 1839.

### ART. 2.

Le montant de ce crédit, qui formera le chap. VI du budget de la marine, exercice 1839, sera transféré des budgets de la marine, exercices 1837 et 1838, savoir :

Du budget de 1837, chap. II, art. 1 <sup>er</sup> . . . fr.	88,000
Du budget de 1838, chap. II, art. 1 <sup>er</sup> . . . .	86,000
	<hr/>
	174,000

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 21 mai 1839.

LÉOPOLD.

Par le roi :

*Le ministre des travaux publics,*

NOTHOMB.

**DEVIS ESTIMATIF.**

Cinq bateaux pilotes, à fr. 30,000 . . . . .	fr. 150,000
Solde du personnel jusqu'au 1 <sup>er</sup> janvier 1840 . . . . .	» 24,000
<b>Total . . . . .</b>	<b>fr. 174,000</b>

**STATIONS PROJETÉES ET PERSONNEL DES STATIONS.**

STATIONS.	NOMBRE DE BATEAUX.	PERSONNEL.	TRAITEMENT	
			PAR AN.	PAR MOIS.
DE LA MANCHE, inspection d'Ostende.	Deux qui se relèvent alternativement.	Un patron.....	Francs.	Francs.
		Un second.....	»	105
		Huit pilotes.....	»	85
		Deux élèves pilotes.....	»	63
		Deux matelots.....	»	43
OSTENDE.....	Deux (déjà existants).	Un patron.....	»	105
		Un second.....	»	85
		Dix pilotes.....	»	63
		Deux élèves pilotes.....	»	43
		Deux matelots.....	»	43
Id., à terre.....	.....	Un inspecteur du pilotage..	1,060	»
		Un commissaire.....	630	»
		Un receveur, qui pour traitement et frais de bureau perçoit 3 p. °/ de la recette brute.....	»	»
		Un commis de bureau.....	950	»
		Un signaleur.....	»	20
DES BOUCHES DE L'ESCAUT, inspection d'Anvers.	Trois bateaux pilotes.	Un patron.....	»	105
		Un second.....	»	85
		Huit pilotes.....	»	63
		Deux élèves pilotes.....	»	43
		Deux matelots.....	»	43

**TOTAL POUR LE PILOTAGE DE MER.**

Personnel à terre, à Ostende. . . . .	pour six mois	1,319
7 patrons, à fr. . . . .	105 id.	4,410
7 seconds. . . . .	85 id.	3,570
60 pilotes . . . . .	63 id.	22,680
28 élèves pilotes et matelots . . . . .	43 id.	7,624
<b>Total . . . . .</b>	<b>fr. 39,603</b>	

Comme les sept bateaux ne peuvent pas entrer en activité au 1<sup>er</sup> juillet, et que même il sera difficile d'en équiper plus de deux pour cette époque, on estime que le crédit demandé, fr. 24,000, suffira aux besoins de l'année,

## Organisation du pilotage avant 1830.

---

### APERÇU GÉNÉRAL.

Le pilotage, le balisage et le service des phares et fanaux étaient, avant 1830, administrés par un inspecteur général (en 1830, par le contre-amiral Twent), sous les ordres immédiats du ministre de la marine. Ce service était divisé en trois directions : celle de Flessingue ou de l'Escaut, celle de Rotterdam ou de la Meuse, celle d'Amsterdam ou du Zuiderzee.

La direction de l'Escaut se subdivisait en deux districts :

1° Flessingue, Zierikzee et Middelbourg ;

2° Ostende, où, lors de la révolution, se trouvait, comme sous-inspecteur, M. Brunet de Rochebrune.

Ce pilotage comprenait tout le pilotage de mer, à l'entrée comme à la sortie de l'embouchure des fleuves, et, en outre, la remonte des fleuves jusqu'à Anvers pour Flessingue, jusqu'à Rotterdam pour la Meuse, et jusqu'à Amsterdam pour le Zuiderzee ; la descente seulement de ces fleuves, jusqu'à leur embouchure, appartenait à des pilotages communaux, qui n'avaient aucun rapport de comptabilité avec le pilotage de mer.

---

### PILOTAGE INTÉRIEUR.

#### PILOTAGE D'ANVERS.

Ce pilotage a été organisé en l'an XI de la république française et administré par une commission composée de trois négociants notables et faisant partie de la chambre de commerce. Ce pilotage, jusqu'en 1815, comprenait les stations d'Anvers et de Flessingue.

Le 25 juillet 1816, le gouvernement des Pays-Bas, en réorganisant le pilotage, établit à Flessingue l'administration centrale du pilotage des bouches de l'Escaut et de la remonte du fleuve ; n'attribuant à l'administration locale du pilotage d'Anvers que le service de la descente de l'Escaut jusqu'à Flessingue ; mais, par dérogation au décret du 12 décembre 1806, la surveillance du service fut confiée à l'autorité communale, tandis que, jusqu'alors, elle avait été entre les mains de l'autorité maritime d'Anvers.

Entretemps, le pilotage de Flessingue et tout le pilotage de mer avaient été réunis en une seule administration, sous la direction du ministre de la marine.

Le pilotage d'Anvers ne comprend donc que la navigation d'Anvers à Flessingue (à la descente).

Les produits de ce pilotage se partagent de la manière suivante :

5/8 de la recette se partagent entre les pilotes, lesquels ne reçoivent pas de traitement fixe ;

3/8 paient les traitements du greffier, des canotiers, le loyer du local, etc., les pensions.

Les économies de ce service s'élevaient, au 1<sup>er</sup> janvier 1830, à fl. 40,807-80.

## PILOTAGE DANS L'ESCAUT.

Le préfet du département des Deux-Nèthes aux négociants d'Anvers.

Le gouvernement qui s'occupe sans cesse de ce qui peut accroître la prospérité d'Anvers, a porté ses regards sur le besoin que le commerce de cette place et les étrangers que l'abondance des affaires y attire, ont d'avoir des pilotes assez habitués à la navigation de l'Escaut, pour y conduire, tant en remontant qu'en descendant les navires qui viennent de la mer à Anvers, et ceux qui retournent d'Anvers à la mer. En conséquence, le ministre de la marine a autorisé l'organisation d'une commission chargée de rédiger un règlement pour l'établissement, le service, la police et le tarif du pilotage dans l'Escaut.

Cette commission a fait un projet de règlement, approuvé par le ministre de la marine le 22 vendémiaire an XI.

Immédiatement après l'approbation du ministre, l'administration supérieure du pilotage a été organisée, conformément à l'art. 4 du dit règlement; elle est composée des citoyens Bernard Coppens, Joseph Morel et C. Kreglinger.

Ces administrateurs ont nommé, suivant l'art. 3 du dit règlement, tant à Anvers qu'à Flessingue, un chef à terre des pilotes, chargé de diriger le service du pilotage, de surveiller la conduite des pilotes et de recevoir les déclarations et les rapports que ceux-ci auraient à faire.

Elle a de même nommé, conformément à l'art. 5, tant à Anvers que Flessingue, un greffier, pour percevoir le droit du pilotage et tenir la comptabilité de la recette et de la dépense.

Enfin, conformément à l'art. 1<sup>er</sup>, elle a nommé les pilotes des stations d'Anvers et de Flessingue.

Le chef à terre des pilotes à Anvers;

Le chef à terre des pilotes à Flessingue;

Le greffier du droit de pilotage à Anvers;

Le greffier du droit de pilotage à Flessingue.

L'administration du pilotage de l'Escaut étant ainsi organisée, les négociants et armateurs doivent avoir toute sûreté désirable, pour que leurs navires puissent monter et descendre l'Escaut et gagner le large, puisqu'ils sont assurés d'avoir toujours des pilotes pratiques pour les y conduire. Ils ne pourraient donc s'en prendre qu'à eux-mêmes, si, par impiévoyance ou par légèreté, ils négligeaient de profiter des dispositions bienveillantes du gouvernement et d'assurer leurs propriétés, en en confiant la conduite aux seuls pilotes capables de leur inspirer de la confiance.

D'après ces dispositions, le préfet du département arrête :

## ARTICLE PREMIER.

L'administration supérieure du pilotage de l'Escaut fera imprimer le règlement approuvé par le ministre de la marine, le 22 vendémiaire an XI, afin que chaque négociant puisse s'en pourvoir dans les bureaux de la dite administration et y avoir recours.

## ART. 2.

Nul autre que les pilotes nommés par l'administration supérieure du pilotage, ne pourra conduire des navires dans l'Escaut, soit en montant, soit en descendant, ni les ramener du large ou les y conduire sous les peines portées, le cas y échéant.

## ART. 3.

Les négociants et armateurs s'adresseront tant à Anvers qu'à Flessingue, au chef à terre des pilotes pour avoir les pilotes dont ils ont besoin pour conduire leurs navires dans l'Escaut, soit pour les conduire au large ou les en ramener.

## ART. 4.

Les négociants et armateurs qui négligeraient de demander des pilotes nommés par l'administration supérieure du pilotage, n'en seront pas moins susceptibles de payer les droits de pilotage, conformément au tarif porté par le règlement du 22 vendémiaire an XI, et l'administration supérieure du pilotage les y contraindra par toutes les voies de droit.

## ART. 5.

Lorsque le tribunal de commerce et les tribunaux d'appel auront à prononcer sur des questions d'avaries, survenues dans l'Escaut, ils ne reconnaîtront pour pilotes de ce fleuve que ceux dont l'état nominatif leur sera envoyé par l'administration supérieure du pilotage.

## ART. 6.

Le présent sera imprimé et affiché, envoyé à l'administration supérieure du pilotage de l'Escaut, au tribunal et au conseil de commerce, ainsi qu'aux président et commissaire du tribunal de première instance de l'arrondissement d'Anvers.

Fait en la préfecture à Anvers, le 6 frimaire an XI de la République.

C. HERBOUVILLE.  
Le secrétaire général,  
RIALLE.

*Projet de règlement pour l'établissement, le service, la police et le tarif du pilotage dans l'Escaut, présenté par le commissaire principal au port d'Anvers.*

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi deux stations de pilotage dans l'Escaut, dont l'une sera fixée à Anvers pour conduire les bâtiments qui descendront à Flessingue, ou remonteront de ce dernier port à Anvers; l'autre station sera fixée à Flessingue, pour y entrer les bâtiments qui viendront du dehors, et les reconduire en mer.

ART. 2.

La station d'Anvers sera composée de huit pilotes, parmi lesquels il sera choisi un chef pour maintenir la discipline et veiller à la bonne exécution du service. La station de Flessingue sera de six pilotes seulement, qui auront aussi un chef parmi eux.

ART. 3.

Il y aura en outre, tant à Flessingue qu'à Anvers, un chef à terre, chargé de diriger le service du pilotage, de surveiller la conduite des pilotes et de recevoir les déclarations et les rapports que ceux-ci auront à faire; ces fonctions pourront être remplies par les capitaines de port de l'une et de l'autre ville.

ART. 4.

Une administration supérieure du pilotage de l'Escaut résidera à Anvers et sera confiée à une commission composée de trois négociants, que le préfet du département des Deux-Nèthes choisira sur le nombre de neuf qui lui seront présentés par le conseil et par le tribunal de commerce d'Anvers.

Conformément à la lettre du ministre de la marine, du 22 vendémiaire an XI, le commissaire principal de marine résidant au dit port, assistera aux délibérations de l'administration du pilotage, et, lorsqu'il ne pourra s'y trouver, il y sera remplacé par l'officier d'administration qui doit le suppléer, et alors la communication lui sera donnée des délibérations prises par l'administration.

ART. 5.

Cette commission aura la perception du droit de pilotage, avec le produit duquel elle pourvoira à toutes les charges, au paiement du salaire des pilotes et autres frais relatifs à ce service: elle nommera, en conséquence, un greffier pour percevoir le dit droit de pilotage et tenir la comptabilité de la recette et de la dépense, suivant les formes qui seront déterminées par la commission qui fixera les émoluments de ce greffier.

Conformément à la lettre du ministre, du 22 vendémiaire an XI, il y aura pareillement à Flessingue, un préposé particulier chargé de la recette des frais de pilotage. La commission réglera aussi son traitement et lui donnera les instructions nécessaires.

ART. 6.

A la fin de chaque année, la commission remettra au préfet, à Anvers, un tableau sommaire de sa gestion, et, à la même époque, elle sera renouvelée par tiers, de la manière indiquée par l'art. 4 de ce règlement; pendant les deux premières années, la voie du sort décidera des membres qui doivent sortir.

ART. 7.

Lorsque, par le résultat de la gestion de cette administration, le montant de ses recettes excédera, à la fin de l'année, le montant de ses dépenses, elle pourra être autorisée d'appliquer cet excédant de fonds aux objets qui tendront à améliorer et à perfectionner le service du pilotage.

ART. 8.

Les pilotes de la station d'Anvers seront uniquement chargés de conduire de Flessingue à Anvers, et réciproquement, les navires qui remonteront ou descendront l'Escaut: ceux de la station de Flessingue iront en mer au devant des bâtiments pour les entrer à Flessingue, et ils reconduiront en mer ceux qui sortiront de ce dernier port.

ART. 9.

Pour l'exécution des dispositions contenues dans l'article précédent, il y aura à Anvers une embarcation qui sera toujours prête à conduire, au premier ordre, les pilotes à bord des bâtiments qui en auront besoin, et une seconde embarcation sera employée à visiter fréquemment la rivière pour découvrir les changements qui auront pu y subvenir; l'administration du pilotage fixera le nombre des matelots qu'elle croira nécessaire d'affecter à ces embarcations.

ART. 10.

Il y aura à Flessingue deux boots de pilotes, assez grands et assez forts pour soutenir la mer dans les mauvais temps: l'un d'eux sera toujours dehors pour donner des pilotes aux bâtiments qui voudront entrer à Flessingue, et l'autre sera constamment en état d'aller à la mer et de relever le premier au bout d'un temps limité. Le chef à terre réglera, suivant les circonstances et les saisons, la durée de ces croisières ou sorties, et

indiquera jusqu'à quelle distance en mer les dites embarcations devront aller; quant aux matelots nécessaires à leur armement, le nombre en sera pareillement arrêté par l'administration du pilotage.

## ART. 11.

Comme les bâtiments qui arriveront à Flessingue pour remonter l'Escaut, devront y prendre des pilotes de la station d'Anvers, trois ou quatre de ces pilotes se tiendront alternativement à Flessingue pour diriger ces bâtiments dans le cours du fleuve jusqu'à Anvers; et, à cet effet, il y aura à Flessingue une embarcation pour le service des dits pilotes.

## ART. 12.

Aucun autre que ces mêmes pilotes ne pourra, sous peine d'être privé de son salaire et de plus grande punition, s'il y a lieu, aller à bord des bâtiments pour les remonter ou les descendre.

Les capitaines de ces bâtiments seront responsables des événements qui résulteraient de leur refus de s'être conformés à cette disposition, sans être dispensés de payer les droits du pilotage, et les capitaines de port, tant à Anvers qu'à Flessingue, veilleront à ce qu'elle soit exactement observée.

## ART. 13.

Les pilotes, établis par ce règlement, seront admis pour cette première fois, par l'administration du pilotage, qui les choisira parmi les marins qui, ayant déjà exercé le lamanage dans l'Escaut, seront reconnus avoir le plus de pratique et d'instruction; elle pourra aussi les prendre parmi les pêcheurs du premier arrondissement maritime qui se sont adonnés au pilotage, et elle consultera ou s'adjoindra pour ces choix, les officiers de port et autres personnes qui pourront lui fournir sur cet objet des renseignements certains.

## ART. 14.

L'administration du pilotage veillera à ce que ce service se fasse avec exactitude et régularité; elle se fera rendre compte de la conduite, du zèle et du mérite de chaque pilote, pour y avoir égard lorsqu'il y aura lieu, et elle congédiera ceux qui donneraient contre eux des sujets de mécontentement, ou leur infligera telle autre punition qui lui paraîtra juste.

## ART. 15.

Les pilotes exécuteront ponctuellement les ordres et les instructions qui leur seront donnés par leurs chefs. Il leur est enjoint de leur faire, aussitôt qu'ils le pourront, la déclaration de ce qu'ils auront reconnu, fait et observé dans leurs visites ou dans l'exercice de leurs fonctions, et ces chefs tiendront registre en règle de ces déclarations, notamment de celles sur les changements survenus dans la rivière.

## ART. 16.

Les discussions qui pourraient s'élever entre les pilotes et les capitaines de bâtiments, seront arrangés par les chefs pilotes à terre, à moins qu'elles ne soient de nature à être portées devant l'administration du pilotage ou même au tribunal de commerce.

## ART. 17.

Pour être reconnus en leur qualité, les pilotes de l'Escaut porteront une marque distinctive qui leur sera donnée par l'administration du pilotage.

## ART. 18.

Des tonnes ou balises seront placées dans l'Escaut entre Anvers et Flessingue, aux endroits où il y a des dangers, et elles seront posées de manière à tracer les différentes passes, c'est-à-dire, les unes à tribord, les autres à babord. La dépense de cet établissement ne sera point supportée par la caisse du pilotage.

## ART. 19.

Plusieurs de ces tonnes devant être placées dans les parties de l'Escaut qui baignent les côtes de la république batave, il sera indispensable, avant de les établir, d'en prévenir les autorités de cette république, pour qu'elle donne les ordres les plus précis de n'y faire aucun changement ni dérangement, et si les pilotes apercevaient que quelques-unes eussent été déplacées ou enlevées, ils en rendraient compte sur le champ à leurs chefs, ou aux officiers de port qui prendront toutes les mesures nécessaires pour y remédier.

## ART. 20.

La taxe du pilotage d'Anvers à Flessingue et de Flessingue en mer *et vice versa*, est fixée par pieds de tirant d'eau des bâtiments.

## ART. 21.

Chaque capitaine, en faisant à la chambre des pilotes la demande du pilote dont il aura besoin, déclarera combien son bâtiment tire d'eau, et le chef de service pourra faire vérifier cette déclaration, s'il le juge à propos, en cas de fausse déclaration, le capitaine du bâtiment sera condamné à cinquante francs d'amende par chaque pied récélé.

## ART. 22.

Le chef pilote expédiera de suite à chaque capitaine qui se présentera, une note faisant connaître le tirant d'eau de son bâtiment, et la somme qu'il aura en conséquence à payer pour son pilotage; celui-ci remettra cette note au greffier du pilotage à qui il paiera et de qui il retirera un reçu, sur le vu duquel il obtiendra qu'il aura demandé.

## ART. 23.

Lorsqu'un pilote sera désigné pour conduire un bâtiment, il se présentera aussitôt au bureau de l'inscription maritime pour y recevoir son ordre d'embarquement.

## ART. 24.

Le tarif des frais de pilotage : 1° pour descendre les bâtiments d'Anvers à Flessingue et les remonter de Flessingue à Anvers ; 2° pour conduire les bâtiments de Flessingue en pleine mer et les amener de la mer à Flessingue, est fixé ainsi qu'il suit, savoir :

*Bâtiments qui descendent d'Anvers à Flessingue.*

Pour ceux tirant depuis cinq pieds d'eau jusqu'à huit pieds inclusivement, mesurés dans la partie de l'arrière sur la ligne d'étambot, par chaque pied huit francs .....	8 00
Pour ceux tirant jusqu'à dix pieds inclusivement, par chaque pied dix francs .....	10 00
Pour ceux tirant jusqu'à douze pieds inclusivement, par chaque pied douze francs.....	12 00
Pour ceux tirant jusqu'à quatorze pieds inclusivement, par chaque pied quinze francs.....	15 00
Pour ceux tirant plus de quatorze pieds, par chaque pied dix-huit francs.....	18 00
Tous les bâtiments, tirant moins de cinq pieds, paieront comme pour cinq pieds, à raison de huit francs par pied.....	8 00

*Bâtiments qui remontent de Flessingue à Anvers.*

Pour ceux tirant depuis cinq pieds d'eau jusqu'à huit pieds inclusivement, mesurés, comme ci-dessus, par chaque pied huit francs.....	8 00
Pour ceux tirant jusqu'à dix pieds inclusivement, par chaque pied neuf francs.....	9 00
Pour ceux tirant jusqu'à douze pieds inclusivement, par chaque pied dix francs.....	10 00
Pour ceux tirant jusqu'à quatorze pieds inclusivement, par chaque pied treize francs.....	13 00
Pour ceux tirant plus de quatorze pieds, par chaque pied quinze francs.....	15 00
Tous les bâtiments, tirant au-dessous de cinq pieds, paieront comme pour cinq pieds, à raison de huit francs par pied.....	8 00

*Bâtiments qui seront conduits de Flessingue en pleine mer.*

Pour ceux tirant depuis cinq pieds d'eau jusqu'à huit inclusivement, mesurés, comme ci-dessus, par chaque pied sept francs.....	7 00
Pour ceux tirant jusqu'à dix pieds inclusivement, par chaque pied neuf francs.....	9 00
Pour ceux tirant jusqu'à douze pieds inclusivement, par chaque pied onze francs.....	11 00
Pour ceux tirant jusqu'à quatorze pieds inclusivement, par chaque pied treize francs.....	13 00
Pour ceux tirant plus de quatorze pieds, par chaque pied quinze francs.....	15 00
Tous les bâtiments, au-dessous de cinq pieds, paieront comme pour cinq pieds, à raison de sept francs par pied.....	7 00

Les bâtiments qui seront amenés de la mer à Flessingue, paieront les mêmes prix, suivant leur nombre de pieds de tirant d'eau.

Lorsque dans la mesure des pieds de tirant d'eau, il se trouvera des fractions de pied, le demi-pied comptera pour un pied entier, et s'il y a moins d'un demi-pied, il n'en sera pas tenu compte.

## ART. 25.

Les bâtiments étrangers paieront, pour leurs différents pilotages, moitié en sus de ce qui est fixé ci-dessus pour les bâtiments nationaux.

## ART. 26.

La fixation des appointements et gages des différentes personnes, attachées au pilotage de la station d'Anvers et de celle de Flessingue, formera l'objet d'un règlement particulier.

## ART. 27.

Les pilotes, que l'âge, les infirmités ou autres causes, auront mis hors d'état de continuer l'exercice de leurs fonctions, seront tenus de donner leur démission en forme au greffe de l'administration du pilotage, pour être pourvu à leur remplacement; il leur sera accordé une solde de retraite suivant leur mérite, laquelle pourra être réversible en tout ou en partie à leur veuve, à titre de pension alimentaire.

ART. 28.

L'établissement du service de pilotage dans l'Escaut, étant une institution nouvelle, qui demande l'épreuve du temps et de l'expérience, le présent règlement ne sera exécutoire que pendant l'an XI, afin de pouvoir y apporter les changements et les modifications qui auront été reconnus nécessaires ou utiles.

Examiné et adopté par la commission, nommée pour préparer le règlement du service du pilotage de l'Escaut.

A Anvers, ce 23 fructidor an X de la république française.

THIVEND, *commissaire principal de marine* ;  
LE CHANTEUR, *sous-commissaire de marine* ;  
J.-J. MUSKEYN, *capitaine de vaisseau* ;  
J.-B. HOEST, *capitaine du port* ;  
DE HEYDER et JOSEPH DE BROTTA, *membres du conseil de commerce*.

Pour expédition conforme :

NIBELLY.  
ANGOIS, *secrétaire*.

---

Le ministre de la marine,

Vu :

1° Le projet de règlement pour l'établissement, le service, la police et le tarif du pilotage dans l'Escaut, arrêté à Anvers le 23 fructidor an X ;

2° L'opinion exprimée sur ce projet par le tribunal de commerce à Anvers, le 27 du même mois ;

3° La délibération prise sur le même objet par le conseil d'administration de marine du premier arrondissement à Dunkerque, le 6 vendémiaire an XI ;

Approuve les dispositions des susdits règlements pour avoir leur exécution à compter du 1<sup>er</sup> brumaire prochain, sauf les modifications indiquées dans la lettre de ce jour, adressée au préfet du premier arrondissement maritime et dont une ampliation est ci-jointe.

Paris, le 22 vendémiaire an XI.

DECRES.

Pour copie conforme à l'original resté en dépôt aux archives de l'administration supérieure du pilotage.

A Anvers, ce 8 frimaire an XI.

*Les administrateurs supérieurs du pilotage de l'Escaut,*

BERNARD COPPENS.  
JOSEPH MOREL.  
C. KREGLINGER.

*Le receveur greffier,*

.....

---

L'administration supérieure du pilotage de l'Escaut,

Informée qu'une très grande partie des négociants et armateurs de cette place ont réclamé contre le tarif du droit de pilotage,

Considérant que l'établissement du pilotage ne doit avoir pour but que d'offrir des avantages au commerce de cette ville et de contribuer à sa prospérité, et non d'éloigner de ce port les bâtiments tant nationaux qu'étrangers, en les assujettissant à un tarif qui ne soit pas proportionné à celui des principales villes commerçantes ;

Arrête :

Que le premier tarif annexé au règlement du pilotage étant reconnu trop fort et alors nuisible à la navigation de l'Escaut, sera diminué à compter du 21 de ce mois, ainsi qu'il suit :

ARTICLE PREMIER.

Le tarif des droits du pilotage, 1° pour descendre les bâtiments d'Anvers à Flessingue, et les remonter de Flessingue à Anvers; 2° pour conduire les bâtiments de Flessingue en pleine mer et les amener de la mer à Flessingue, est fixé par pied de tirant d'eau des bâtiments, ainsi qu'il suit, savoir :

*Bâtiments qui descendent d'Anvers à Flessingue.*

Pour ceux tirant jusqu'à dix pieds inclusivement, mesurés dans la partie de l'arrière sur la ligne d'étambot, par chaque pied huit francs. . . . .	8 00
Pour ceux tirant jusqu'à douze pieds inclusivement, par chaque pied dix francs. . . . .	10 00
Pour ceux tirant jusqu'à quatorze pieds inclusivement, par chaque pied douze francs. . . . .	12 00
Pour ceux tirant plus de quatorze pieds, par chaque pied quinze francs. . . . .	15 00
Tous les bâtiments, tirant moins de cinq pieds, paieront comme pour cinq pieds, à raison de huit francs par pied . . . . .	8 00

*Bâtiments qui remontent de Flessingue à Anvers.*

Pour ceux tirant jusqu'à douze pieds inclusivement, par chaque pied huit francs . . . . .	8 00
Pour ceux tirant jusqu'à quatorze pieds inclusivement, par chaque pied onze francs. . . . .	11 00
Pour ceux tirant plus de quatorze pieds, par chaque pied treize francs. . . . .	13 00
Tous les bâtiments, tirant au-dessous de cinq pieds, paieront comme pour cinq pieds, à raison de huit francs par pied. . . . .	8 00

*Bâtiments qui seront conduits de Flessingue en pleine mer.*

Pour ceux tirant jusqu'à dix pieds inclusivement, par chaque pied six francs. . . . .	6 00
Pour ceux tirant jusqu'à douze pieds inclusivement, par chaque pied huit francs. . . . .	8 00
Pour ceux tirant jusqu'à quatorze pieds inclusivement, par chaque pied dix francs. . . . .	10 00
Pour ceux tirant plus de quatorze pieds, par chaque pied douze francs. . . . .	12 00
Tous les bâtiments au-dessous de cinq pieds paieront comme pour cinq pieds, à raison de six francs par pied. . . . .	6 00

ART. 2.

Les bâtiments qui seront amenés de la mer à Flessingue paieront les mêmes prix que ceux qui seront conduits de Flessingue en pleine mer, suivant leur nombre de pieds de tirant d'eau.

ART. 3.

Lorsque dans la mesure des pieds d'eau, il se trouvera des fractions de pieds, le demi-pied comptera pour un pied entier, et s'il y a moins d'un demi pied, il n'en sera pas tenu compte.

ART. 4.

Les bâtiments étrangers paieront, pour leurs différents pilotages, un quart en sus de ce qui est fixé ci-dessus pour les bâtiments nationaux.

ART. 5.

Les capitaines qui négligeraient de prendre des pilotes nommés par l'administration, n'en seront pas moins obligés de payer les droits de pilotage, conformément au présent tarif.

ART. 6.

Tous les autres articles du règlement, approuvé par le ministre de la marine, auront leur pleine et entière exécution.

A Anvers, ce 20 frimaire an XI de la république française.

*Les administrateurs supérieurs du pilotage de l'Escaut;*

BERNARD COPPENS.

JOSEPH MOREL.

C. KREGLINGER.

*Le receveur greffier,*

.....

---

*Extrait de l'arrêté royal du 12 novembre 1817.*

Wij Willem, etc.

Geexamineerd hebbende, etc.

En in aanmerking nemende . . . . .

Dat door het loodswezen waarvan de overgang aan de marine bij art. 9 van ons besluit van 25 julij 1816, n° 65, is bevolen geworden, eeniglijk is bedoeld het buiten loodswezen, terwijl de zorg en het behaer over het binnen loodswezen aan de respectieve plaatselijke regeringen behooren op gelijken voet als dit onderscheid in de steden der noordelijke provincien in acht genomen is.

**PILOTAGE EXTÉRIEUR.****PILOTAGE D'OSTENDE.**

Sous le gouvernement français, le pilotage d'Ostende était administré par une commission formée de quelques négociants, qui s'étaient réunis pour entreprendre le service du pilotage, en vertu de l'art. 42 du décret du 12 décembre 1806, et d'un règlement spécial approuvé par le gouvernement impérial, le 12 janvier 1808.

Cette administration a continué jusqu'à ce que, par arrêté royal du 14 mars 1816, l'administration du pilotage d'Ostende, ainsi que celle des phares et fanaux, fut mise sous la direction du ministre de la marine, qui en prit possession.

Un arrêté royal du 21 novembre 1818, n° 47, a approuvé un règlement provisoire pour le service et l'administration du pilotage à Ostende; ce règlement était en vigueur quand la révolution éclata.

Le chef du pilotage à Ostende était, à cette époque, un ancien officier de marine, M. Brunet de Rochebrune, sous-inspecteur de cette administration.

Au commencement du mois d'octobre il partit avec la garnison, en emportant toutes les archives; mais les deux bateaux pilotes restèrent à Ostende avec le reste du personnel, qui se composait exclusivement de Belges.

Le 26 octobre 1830, le navire *la Pauline*, capitaine Denduyts, entrant sans pilote à Ostende, fit aux ouvrages de ce port des dégradations, qui déterminèrent les commissaires provinciaux à prendre un arrêté, le 4 novembre 1830, par lequel le sieur Devisscher, sous-commissaire du pilotage sous l'ancienne administration, fut nommé provisoirement officier du pilotage, et la régence de cette ville fut chargée de projeter, de concert avec la chambre de commerce et l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, un règlement pour ce service.

Le 27 novembre suivant, le bateau-pilote, n° 2, fut capturé par les bâtiments de guerre qui croisaient en vue d'Ostende. La régence informée que la marine hollandaise considérait les bateaux-pilotes comme propriété de l'État, et craignant que le bateau-pilote n° 1 ne subit le même sort, résolut d'établir provisoirement un pilotage municipal et prit à cet égard, le 30 novembre 1830, un arrêté dont l'art. 1<sup>er</sup> est ainsi conçu :

« Par provision, et jusqu'à ce que le gouvernement provisoire de la Belgique aura » statué sur l'adresse mentionnée ci-dessus (réclamant le pilotage pour la ville), il sera » organisé à Ostende un pilotage municipal.

Cet arrêté maintenait le personnel existant, mais attribuait les revenus du pilotage à la ville.

L'autorité provinciale, vu les circonstances difficiles où elle se trouvait alors, et vu l'urgence d'avoir un pilotage, crut qu'il était prudent de ne pas faire d'observations sur les prétentions de la ville d'Ostende, d'autant plus que la régence s'était adressée directement à ce sujet au gouvernement provisoire.

Le 23 décembre 1831, la régence d'Ostende prit deux nouveaux arrêtés, par lesquels :

- 1° Elle modifiait le personnel de l'administration du pilotage;
- 2° Elle confiait la direction du service actif à un inspecteur, ayant sous ses ordres un commissaire de pilotage.

M. le gouverneur de la province de la Flandre occidentale, considérant que la

régence d'Ostende avait organisé, le 30 novembre 1830, un pilotage municipal, par mesure d'urgence et en attendant que le gouvernement eût statué sur la requête qui avait été adressée à cet égard, et attendu que le gouvernement n'avait encore rien décidé, arrêta que les nouvelles délibérations du conseil de régence demeureraient sans exécution, jusqu'à ce que le gouvernement eût fait connaître sa décision.

La régence d'Ostende prit, le 12 janvier 1832, deux nouvelles dispositions. Par la première, après avoir longuement énuméré les motifs qui l'engageaient à persister, elle arrêta :

« 1° Que le roi serait prié de vouloir déclarer que l'arrêté de M. le gouverneur, en date du 6 janvier 1832, n° 14<sup>a</sup>, ne peut recevoir son exécution ; »

2° Qu'en attendant la décision du roi sur ce point, il ne serait pas donné suite à l'arrêté précité (celui du gouverneur).

Le même jour, par une seconde délibération, la régence,

« Considérant que, depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1830, la ville est de nouveau en possession d'un pilotage municipal, dont elle perçoit les droits, etc. ;

Arrêta :

« Qu'il serait porté au budget municipal de 1832, une somme égale au cinquième du produit net du pilotage municipal de 1831, et ainsi d'année en année, et que ces sommes seraient exclusivement employées à l'amortissement des dettes de la ville. »

La députation des États, en blâmant sévèrement les dernières délibérations de la régence d'Ostende, fut d'avis qu'il y avait lieu de solliciter du pouvoir exécutif, une disposition qui suspendit tout ce que cette administration avait changé au pilotage, depuis l'arrêté du 30 novembre 1830.

Le pilotage ne pouvant recevoir une organisation définitive qu'à la paix, il ne fut pris aucune mesure contre la régence d'Ostende, qui a, depuis cette époque, perçu à son profit le droit de son pilotage.

Déduction faite des traitements et frais d'entretien, la recette générale du pilotage, du 1<sup>er</sup> janvier 1819 au 1<sup>er</sup> juillet 1830, était fl. 114,759-35; les pensions s'élevaient à fl. 44 par mois.

Le compte du mois de décembre 1830 et de l'année 1831, prouve que dans ce laps de temps, la ville, tous frais déduits, a reçu fl. 13,426-84.

Le 6 août 1833, la régence revint sur son dernier arrêté, qui allouait un cinquième du revenu du pilotage à l'extinction de sa dette, et prit une nouvelle décision qui consacre exclusivement les produits nets du pilotage, à la restauration et à l'amélioration des bassins de cette ville.

La régence, en rétablissant son pilotage municipal et en percevant ses revenus, se fonde :

1° Sur la jouissance de ce revenu depuis 1752 ;

2° Sur un édit de Marie-Thérèse, du 26 janvier 1765, qui autorise la ville à faire un emprunt pour la construction de la chaussée de Wynendael, et à hypothéquer cet emprunt sur les revenus de la ville, parmi lesquels le pilotage se trouve énuméré ;

3° Sur un autre édit de Marie-Thérèse, du 24 mars 1773, sur l'administration de la ville ;

4° Sur deux autres édits concernant les réglemens sur le service du pilotage, et qui reconnaissent le magistrat de la ville comme en ayant l'administration.

La régence d'Ostende franchit toute l'époque de l'administration française, et elle se suppose, en 1830, rentrée dans son état de possession de 1794.

2 september 1818, n° 69

Wij, Willem, enz.

Gezien den staat der loopende schulden ten laste der stad Ostende, mitsgaders twee byzondere staten, den eenen van de schulden, die ten laste der gasthuizen aldaar loopen, en den anderen van die uit leverancien, welke, by gelegenheid van de verovering der zuidelyke provinciën door de fransche legers, op last van het stedelyke bestuur hebben plaats gehad, gesproten;

Gezien den staat der gevestigde schuld ten laste van voorn. stad door de regering voorgedragen en eenen op last van onzen minister van binnenlandsche zaken, overgelegden staat van de renten, welke voor het bestraten van den weg Wijnendael, en voor het maken van de dokken, als mede voor het vergrooten van de stad zyn gecreëerd;

Gezien het door de regering van Ostende ontwerpen plan van liquidatie;

Gelet op onze besluten van 30 september en 1<sup>ten</sup> november 1814, n° 530, en 12 januarij 1817, litt. X<sup>e</sup>;

Op de voordragt van onzen minister van binnenlandsche zaken in dato den 31 augustus 1818, p. 885, n° 54,

Hebben besloten en besluiten :

ART. 1. Wij approberen bij deze de hierboven gemelde staten, zoo als dezelve door onzen minister voornoemd, zyn voorgedragen, en wij arresteren mitsdien de loopende en gevestigde schulden ten laste der stad Ostende als volgt.

AARD DER SCHULDEN.	GETAL POSTEN.	BEDRAG DER SCHULDEN.	
		KAPITAAL.	JAARLIJASCH INTERESSEN.
Loopende schulden ten directen laste van de stad.	47	53,824 95	» »
Idem ten laste van de gasthuizen . . . . .	38	10,494 89	» »
Idem uit de voorschreven oorlogslasten spruitende	21	4,732 51	» »
<b>Totaal der loopende schulden. . . . .</b>	<b>108</b>	<b>69,052 35</b>	<b>» »</b>
Gevestigde schulden door de regering in liquidatie aangenomen . . . . .	1	5,000 00	171 43
<i>Idem voor het bestraten van den weg naar Wijnendael gecreëerd. . . . .</i>	86	217,779 00	7,410 99
Idem voor het aanleggen van de dokken gecreëerd.	99	308,542 86	9,256 29
Idem voor het aanleggen van de dokken en het vergrooten der stad gecreëerd. . . . .	131	214,140 93	7,341 97
<b>Totaal der gevestigde schulden . . . . .</b>	<b>317</b>	<b>745,462 79</b>	<b>24,180 68</b>

ART. 2. Een derde van de loopende schulden zal dadelijk in contant worden uitbetaald. De interessen van de gevestigde schuld zullen voortaan insgelijks op eene derde worden voldaan.

Enz., enz.

ART. 3. A. Voor de... enz.

Gegoven op het Loo den 2<sup>en</sup> september 1818, het vijfde van onze regering.

WILLEM.

Van wege den koning :

DE MEIJ VAN STREEFKERK.

---

26 juni 1819.

Wij Willem, etc.

Op een adres van de regering der stad Ostende daarbij reclamerende tegen ons besluit van den 2 september 1818, n<sup>o</sup> 69, rologende de liquidatie van de gevestigde schulden ten laste van de voornoemde stad, als waarbij de renten, gecreëerd tot het bestraten van den weg naar Wijnendael en het inrigten of vergrooten van de dokken in de stad, verklaerd zijn ten laste van de stad te moeten blyven ;

Als mede op een rekest van gedeputeerden van het gemeentebestuur van Ostende, houdende verzoek om eene gunstige decisie nopens de te verleenen schadevergoeding voor het gemis van het zoogenaamd nieuw entrepot binnen die stad, waarvan de begrooting zoude zijn gedaan, ten bedrage eener somme van guld. 61,477-91 en welke som gevoegd bij de bij het bestuure in kas zijnde guld. 34,017-17 voortspruitende uit de perceptie der dokregten : door hetzelfde zoude worden bestemd tot het repareren en in staat brengen van het eerste dok binnen Ostende ;

Gehoord het rapport van den minister van binnenlandsche zaken van 28 januarij laastleden, C. 1748 n<sup>o</sup> 9 ;

Gezien het rapport van den minister voor het publiek onderwijs, de nationale nijverheid en de kolonien, gezamenlijk met den staatsraad directeur generaal van de in- en uitgaande regten en accijnsen, van de 9<sup>en</sup> en 14 dezer,

Hebben goedgevonden en verstaan :

1<sup>o</sup> Aan de regering der stad Ostende, te kennen te geven dat, door ons in hare reclame tegen ons besluit van den 2 september 1818, n<sup>o</sup> 69, niet kan worden getreden, en dat zij zich dierhalve stiptelijk aan den inhoud van hetzelfde behoort te gedragen, onverminderd de bepalingen welke in het vervolg ten aanzien van den weg van Wijnendael zouden mogen worden gemaakt ; blijvende voorts aan de voorschreven regering vrij gelaten om de in stads-kas zich bevindende guld. 34,017-17, voortspruitende uit de perceptie der dokregten, te besteden tot het doen repareren en in staat stellen van hare dokken, des echter dat de meerdere kosten, welke boven deze som, en de eventuel naar aanleiding van ons besluit van den 25 november 1818, litt. L. <sup>3</sup> n<sup>o</sup> 78 te verleenen schadevergoeding mogten noodig zijn, voor rekening der stad Ostende zullen moeten komen.

En zullen afschriften dezer worden gezonden aan den minister van binnenlandsche zaken, van den waterstaat en de publieke werken en voor het publiek onderwijs, de nationale nijverheid en de kolonien, aan den directeur generaal van de in- en uitgaande regten en accijnsen en aan de adressanten tot informatie en narigt.

Laeken, den 26 juni 1819.

WILLEM.

Van wege den koning :

J. G. DE MEIJ VAN STREEFKERK.

---

23 september 1822, n<sup>o</sup> 120.

Wij Willem, enz.

Gezien de rekweste van M. Donny en zuster, woonende te Brugge, strekkende tot het bekomen van betaling, van wege de stad Ostende, van de aan hem verschuldigde renten, de kapitalen oorspronkelijk geheven tot het maken van den straatweg van laatst gemelde stad naar Wijnendael ;

Gezien de rapporten van onzen minister van binnenlandsche zaken en waterstaat, van den junij laatstleden, p. 4085, n° 5 BZ, en 19 dezer, p. 4085, n° 35, waaruit onder anderen blijkt dat volgens te deze bij hem van gedeputeerde Staten der provincie Westvlaanderen ontvangen berigten, de regering van Ostende bestendig de betaling blijft weigeren, niet alleen der rente van de rekwestranten, maar ook van alle anderen van denzelfden aard, en zulks niettegenstaande de bij ons besluit van den 2 september 1818, n° 69, vastgestelde liquidatie derzelve renten en dat de daarvoor benoodigde sommen jaarlijks *in officio* door gemelde Staten op de stedelijke begrooting van Ostende zijn gebragt;

Gezien ons besluit van den 27 januarij 1821, n° 89, gelet op ons besluit van den 15 december 1820 (*Staatsblad*, n° 27), waarbij de instructie voor de gouverneurs in de provinciën wordt gearresteerd;

Hebben goedgekeurd en verstaan :

Onzen minister van binnenlandsche zaken en waterstaat te magtigen om den gouverneur der provincie Westvlaanderen te gelasten, ten einde door de middelen uit zijne instructie voortvloeiende, de regering van Ostende te noodzaken tot de betrachting van haren plicht in de naauwkeurige uitvoering van het bepaalde bij ons besluit van den 2 september 1818, n° 69.

En is onze meergenoemde minister belast met de uitvoering dezes.

'S Gravenhagen, den 23 september 1822.

WILLEM.

Van wege den koning :  
DE MEY VAN STREEFKERK.

---

4 novembre 1830.

Les commissaires provinciaux de la Flandre occidentale,

Vu le rapport de M. l'ingénieur en chef de la province, en date du 3 de ce mois, n° 10, sur les dégâts occasionnés aux ouvrages d'art du port d'Ostende, par l'entrée du navire de commerce *De Pauline*, capitaine *Den Duyts*, dans la soirée du 26 octobre dernier, et sur l'urgence de prendre des mesures pour assurer le service du pilotage dans le dit port et sur les côtes de la Flandre, qui est, dans ce moment, désorganisé par le départ de l'inspecteur du pilotage *Rochebrune*, hollandais;

Considérant que la sûreté de la navigation et la conservation des ouvrages, construits à grands frais pour améliorer le port d'Ostende, exigent, qu'en attendant l'organisation du service de pilotage sur les côtes de la Belgique, il soit pris des mesures provisoires pour y pourvoir,

Arrêtent :

1° Le sieur Jean-Baptiste Devisscher, ancien capitaine de long cours, est nommé provisoirement officier du port et du pilotage au port d'Ostende.

2° La régence de la ville d'Ostende, de concert avec la chambre de commerce de la dite ville, nous présentera sans délai un projet de règlement pour l'organisation du service de pilotage, dans lequel on comprendra les mesures nécessaires pour la conservation des ouvrages d'art du port, à quel effet elles consulteront l'ingénieur en chef de la province.

Expédition du présent sera envoyée à la régence de la ville d'Ostende, chargée d'installer le sieur Devisscher à la chambre de commerce d'Ostende et à l'ingénieur en chef de la province.

Bruges, le 4 novembre 1830.

*Les commissaires provinciaux,*

J. JULIEN.

HERWYN.

30 novembre 1830.

*Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence de la ville d'Ostende,  
du 30 novembre 1830.*

Présents :

MM. J.-B. Lanszweert, *bourgmestre, président* ;  
 J.-P. Ysengrin, *premier échevin* ;  
 Prosper Massez, *conseiller* ;  
 Thomas Janssens, *id.* ;  
 Jean Van Iseghem, *id.* ;  
 F. Van Gaille, *id.* ;  
 J. De Ridder, *id.* ;  
 T. Hamman, *id.* ;  
 P. Bauwens, *id.* ;  
 Henri Serruys, *id.* ;  
 F. Donny, *secrétaire*.

Le procès-verbal, etc.

Le conseil de régence,

Considérant que, depuis la conclusion de l'armistice, la corvette de pilotage n° 2, a été capturée par des navires de guerre hollandais, et que, d'après les informations parvenues au collège, la marine hollandaise, regardant les deux corvettes du pilotage d'Ostende comme bâtiments de l'État, a manifesté l'intention de s'emparer également de la corvette n° 1, si elle se présentait en mer ;

Que cet état de choses empêche la sortie de la seule corvette qui reste à l'administration actuelle du pilotage, et met cette administration dans l'impossibilité de continuer, d'une manière régulière, le service dont elle est chargée ;

Qu'il est, par conséquent, de la plus haute urgence qu'il soit immédiatement pris des mesures pour assurer, d'une autre manière, le service du pilotage sur cette rade ;

Vu l'adresse que le conseil vient d'arrêter, en sa séance de ce jour, pour réclamer du gouvernement provisoire une disposition qui remette la ville d'Ostende en possession du pilotage, dont l'ex-gouvernement s'est emparé par un simple arrêté ;

Vu les différents édits, décrets et autres documents rappelés dans cette adresse et établissant les droits de la ville à cet égard ;

Vu l'acte d'affrètement d'un bateau de pêche, destiné à remplacer la corvette ;

Où la chambre de commerce, et de son avis,

Arrête :

ART. 1<sup>er</sup>. Par provision, et jusqu'à ce que le gouvernement provisoire de la Belgique aura statué sur l'adresse mentionnée ci-dessus, il sera organisé, à Ostende, un pilotage municipal.

ART. 2. Le personnel de ce service se composera :

1° D'un receveur, qui, pour traitement et frais de bureau, jouira d'une remise de 3 p. % sur le montant brut de sa recette ;

2° D'un officier, chef du pilotage, au traitement de fl. 500 par an ;

3° D'un commis de bureau, au traitement de fl. 450 ;

4° De deux capitaines de pilotage, à fl. 50 par mois chacun ;

5° De deux seconds, à fl. 40 par mois chacun ;

6° De dix pilotes, à fl. 30 par mois chacun ;

7° De quatre aspirants et quatre matelots, à fl. 20 par mois chacun ;

8° D'un préposé aux signaux, à fl. 7-50 par mois.

ART. 3. Indépendamment des traitements fixés à l'article précédent, les trois dixièmes des droits de pilotage payés par chaque navire conduit dans le port, et les deux dixièmes de ceux

payés par chaque navire conduit du port en pleine mer, seront distribués entre les capitaines seconds, pilotes, aspirants et matelots, dans la proportion suivante :

Les deux capitaines auront ensemble, ci . . . . .	6 quinzièmes.
Les seconds . . . . .	4
Les pilotes . . . . .	3
Les matelots et aspirants . . . . .	2
	15

ART. 4. Les sieurs Jean Devisscher, François Ysengrin, Joseph Descamps respectivement officier-chef, receveur et commis du pilotage actuel, rempliront provisoirement les mêmes fonctions près du pilotage municipal; le collège nommera le restant du personnel.

ART. 5. L'affrètement fait par le collège du bateau de pêche de *Vrede* est approuvé, l'acte d'affrètement passé, sous la date d'hier, devant M<sup>e</sup>. Van Caille, notaire à Ostende, sortira son plein effet : ce bateau tiendra provisoirement lieu de corvette du pilotage municipal.

ART. 6. Le receveur tiendra, à compter de demain, une comptabilité séparée de toutes les recettes et dépenses relatives au pilotage.

Cette comptabilité sera postérieurement régularisée d'après les dispositions qui seront arrêtées ou approuvées par le gouvernement provisoire.

ART. 7. Le service du pilotage municipal est placé sous la surveillance spéciale d'une commission, prise dans le sein de la régence, et composée de MM. Thomas Janssens et Jean Van Iseghem.

ART. 8. Ce service se fera conformément aux dispositions du règlement arrêté le 21 novembre 1818, pour tout ce qui n'est pas contraire au présent arrêté.

La partie du service que ce règlement attribue au sous-inspecteur, sera faite par la commission de surveillance; les fonctions que le règlement attribue au sous-commissaire seront remplies par l'officier en chef.

ART. 9. Vu l'urgence, le présent arrêté sera immédiatement mis à exécution.

ART. 10. Copies du présent arrêté seront immédiatement envoyées au gouvernement provisoire, aux commissaires provinciaux et à la députation des États.

M. le président, etc.

Par ordonnance :

*Le secrétaire,*

DONNY.

*Le bourgmestre, président,*

J.-B. LANSZWERLT.

30 novembre 1830.

*A MM. les membres du gouvernement provisoire.*

Nous prenons, Messieurs, la liberté de réclamer de la justice du gouvernement provisoire une disposition, qui remette la ville d'Ostende en possession du service de pilotage dont elle a joui depuis 1752, et dont l'ex-gouvernement s'est emparé par un simple arrêté.

Cette réclamation, nous la fondons, Messieurs, sur les faits et documents dont l'énumération suit :

Les comptes rendus par les receveurs municipaux, depuis l'année 1752, attestent que le droit de pilotage a été, depuis lors, perçu au profit de la ville d'Ostende et faisait partie de ses revenus.

Un édit de l'impératrice Marie-Thérèse, du 26 janvier 1765 (placards de Flandre, tome VI, pag. 873), autorise la ville d'Ostende à lever des fonds pour la construction de la chaussée d'Ostende à Wynendael, et à hypothéquer, en faveur des prêteurs, certains revenus de la ville, parmi lesquels sont compris *les droits de pilotage*; d'après cette autorisation, les titres

qui ont été délivrés aux prêteurs contiennent une stipulation qui affecte *ces droits* au service de cet emprunt, et dans le fait, le produit net du pilotage a, depuis lors, été employé au paiement des intérêts du capital levé, ainsi qu'il en conste par les comptes des receveurs municipaux.

Un édit de la même impératrice, du 16 janvier 1773, sur le pilotage d'Ostende, reconnaît le magistrat de cette ville comme administrateur du pilotage (*voyez placards de Flandre, tome VI, pag. 939*).

Un autre édit de la même souveraine, du 24 mars 1773, sur l'administration de la ville d'Ostende, comprend le pilotage parmi les objets soumis à cette administration (*placards de Flandre, tome VI, pag. 438*).

Un décret de l'empereur Joseph II, du 15 avril 1782, approuve un règlement fait par le magistrat d'Ostende, pour assurer la perception de plusieurs revenus de la ville, parmi lesquels figurent en première ligne les droits de pilotage.

Tous ces documents établissent, selon nous, d'une manière incontestable, que l'administration et les produits du pilotage appartiennent à la ville d'Ostende.

Il est vrai que depuis 1816 le service de pilotage s'est fait au nom et pour compte de l'État, mais en cela l'État n'a fait qu'usurper un droit qui appartenait à la ville. Cette usurpation s'est faite par un simple arrêté du roi Guillaume, daté, à ce qu'il paraît, du 14 mars 1816; cet arrêté n'a pu légalement enlever à la ville une partie de ses revenus, aux créanciers de la ville une des garanties de leur créance; cet arrêté, comme tant d'autres, est un acte arbitraire et injuste, et doit être considéré comme non avenue.

Nous espérons, Messieurs, que la ville d'Ostende obtiendra du gouvernement provisoire la justice qu'elle n'a pu obtenir de l'ex-gouvernement, et avons l'honneur d'être, avec considération et respect,

Par ordonnance :  
*Le secrétaire,*  
DONNY.

*Le conseil de régence d'Ostende.*  
*Le bourgmestre, président,*  
J.-B. LANSZWEERT.

---

23 décembre 1831.

*Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence de la ville d'Ostende,  
du 23 décembre 1831.*

Présents :

MM. J. B. Lanszweert, *bourgmestre, président* ;  
J. P. Ysengrin, *1<sup>er</sup> échevin* ;  
J. Maclagan, *2<sup>e</sup> échevin* ;  
P. Massez, *conseiller* ;  
T. Janssens, *id.* ;  
T. Hamman, *id.* ;  
P. Bauwens, *id.* ;  
F. Donny, *secrétaire*.

Le procès-verbal, etc.

Le conseil,

Statuant sur la demande faite par la chambre de commerce, dans ses lettres du 15 septembre, 26 octobre et 23 décembre de cette année, tendant à ce qu'il soit nommé un inspecteur chargé en chef du service actif du pilotage municipal;

Vu l'arrêté de la régence du 30 décembre 1830, portant organisation d'un pilotage municipal;

Vu les différentes lettres de la chambre de commerce rappelées ci-dessus;

Considérant que depuis l'arrêté d'organisation du pilotage municipal, la navigation a pris

une grande extension dans le port d'Ostende, et que par suite de cette extension la direction du service actif de ce pilotage est devenue d'une importance tellement majeure, qu'il y a lieu à accueillir favorablement la demande de la chambre de commerce ;

Considérant que le service sanitaire établi en ce port depuis l'arrêté du 30 novembre 1830, a continuellement besoin du concours du pilotage, concours qui exige un redoublement d'activité et de vigilance dans la direction de cette administration,

Arrête :

Art. 1<sup>er</sup>. L'art. 2 de l'arrêté d'organisation du pilotage municipal est modifié comme suit :

Provisoirement et jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, la direction du service actif du pilotage municipal sera confiée à un marin expérimenté qui prendra le titre d'inspecteur ; il lui sera adjoint sous le titre de *commissaire* un autre marin expérimenté qui agira sous ses ordres.

Ces officiers exerceront leurs fonctions sous la surveillance de la commission administrative du pilotage.

Art. 2. L'inspecteur et le commissaire du pilotage municipal seront nommés par le conseil de régence d'Ostende.

Ils entreront en fonctions le 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Art. 3. Les appointements de l'inspecteur sont fixés à fl. 500 par an ;

Ceux de commissaire à fl. 300.

Ces appointements seront payés mensuellement par le receveur du pilotage municipal.

*Le président,*

J.-B. LANSZWEERT, *bourgmestre.*

Par ordonnance :

*Le secrétaire,*

DONNY.

---

23 décembre 1831.

*Extrait du procès verbal de la séance du conseil de régence du 23 décembre 1831.*

Présents :

MM. J.-B. Lanszweert, *bourgmestre, président ;*

J.-B. Ysengrin, *1<sup>er</sup> échevin ;*

J. Maclagan, *2<sup>e</sup> échevin ;*

P. Massez, *conseiller ;*

T. Janssens, *id. ;*

T. Hamman, *id. ;*

P. Bauwens, *id. ;*

F. Donny, *secrétaire.*

Le procès-verbal, etc.

Le conseil,

Vu son arrêté de ce jour, statuant qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain le service actif du pilotage municipal sera provisoirement dirigé par un inspecteur et un commissaire, sous la surveillance de la commission administrative de ce pilotage ;

Procède à la nomination de ces deux fonctionnaires ; les nominations se font au scrutin secret, le dépouillement des scrutins donne un résultat unanime d'après lequel sont nommés : 1<sup>o</sup> Inspecteur du pilotage, M. Emmanuel Vanderzweep, ancien capitaine de navire, demeurant à Ostende, 2<sup>o</sup> commissaire du même pilotage, M. Jean Devisscher, ancien capitaine de navire, demeurant au dit lieu.

*Le président,*

LANSZWEERT, *bourgmestre.*

Par ordonnance :

*Le secrétaire,*

DONNY.

6 janvier 1832.

## PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

*Le gouverneur,*

Vu les délibérations du conseil de régence de la ville d'Ostende, du 23 décembre dernier, transmises par lettre des bourgmestre et échevins de la dite ville, en date du 30 du même mois, n° 9766 ; la première établissant que la direction du service actif de pilotage à Ostende, sera confié à un marin expérimenté qui prendra le titre d'inspecteur, et qu'il lui sera adjoint, sous le titre de commissaire, un autre marin expérimenté qui agira sous ses ordres, et qui seront nommés par le conseil : la seconde portant nomination du sieur Vanderzweep, comme inspecteur, et le sieur J. Devisscher, comme commissaire sous les ordres du premier ;

Considérant que la délibération du conseil de régence de la ville d'Ostende, du 30 novembre 1830, par laquelle elle a organisé un service de pilotage municipal dans ce port, a été prise par mesure d'urgence, par suite de la capture du bateau-pilote n° 1, faite par les Hollandais, et en attendant que le gouvernement eût disposé sur l'adresse de la régence, tendante à être remise en possession du pilotage du port d'Ostende ;

Considérant que le gouvernement n'a pas encore disposé sur cette demande ;

Considérant que, par arrêté du 4 novembre 1830, les commissaires provinciaux de la Flandre occidentale ont nommé le sieur J.-B. Devisscher, officier du port, chef du pilotage au port d'Ostende, et la régence a été chargée de l'installer dans cette qualité ;

Considérant que l'art. 4 de l'arrêté de la régence du 30 novembre 1830, instituant le sieur Devisscher comme officier chef du pilotage, on pouvait considérer cette nomination comme ne dérogeant pas à la disposition précédemment prise par l'autorité provinciale, d'autant plus qu'il ne s'agissait que d'un service provisoire et organisé d'urgence ;

Considérant que, par arrêté du gouverneur du 20 mai 1831, n° 46<sup>a</sup>, le chef du pilotage, nommé par arrêté du 4 novembre 1830, a été chargé, sous sa responsabilité, de remplir des mesures ordonnées dans l'intérêt de la conservation des ouvrages d'art dans le port d'Ostende ;

Considérant que les délibérations du conseil du 23 décembre dernier, infirment des dispositions arrêtées par l'autorité provinciale, en vertu des pouvoirs à lui délégués par le gouvernement ;

Considérant que l'art. 108 de la Constitution établit en principe l'intervention du pouvoir exécutif, pour empêcher que les conseils communaux ne sortent de leurs attributions, et ne blessent l'intérêt général ;

Considérant d'ailleurs qu'il est du devoir du gouverneur, de tenir dans les bornes de leurs attributions, toutes les autorités administratives de la province,

Arrête :

Les délibérations du conseil de régence de la ville d'Ostende, du 23 décembre 1831, portant création des emplois d'inspecteur et de commissaire du pilotage d'Ostende, et nomination de personnes à ces emplois, demeureront provisoirement sans exécution, jusqu'à ce qu'il y aura été statué par le gouvernement à qui il aura été référé.

Expédition du présent sera adressée à la régence d'Ostende, chargée d'en assurer l'exécution, et au sieur Devisscher, chef du pilotage, pour son information et direction.

Bruges, le 6 janvier 1832.

*Le membre des États députés, faisant fonction de gouverneur,*  
H. VAN SVEYKEN.

12 janvier 1832.

*Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence de la ville d'Ostende ,  
du 12 janvier 1832.*

Présents :

MM. J.-B. Lauszwert, *bourgmestre, président* ;  
 J.-B. Ysengrin, *1<sup>er</sup> échevin* ,  
 J. Maclagan, *2<sup>e</sup> échevin* ;  
 P. Massez, *conseiller* ;  
 J. Van Iseghem, *id.* ;  
 P. Bauwens, *id.* ;  
 H. Serruys, *id.* ;  
 J. Donny, *secrétaire*.

Il est donné lecture d'un arrêté de M. le gouverneur de la province, en date du 6 de ce mois, n° 14, statuant que les arrêtés de la régence du 23 décembre dernier, portant création des emplois d'inspecteur et de commissaire du pilotage municipal, et nomination de personnes à ces emplois, demeureront provisoirement sans exécution.

Le conseil ayant mûrement délibéré sur cette affaire importante ;

Considérant que les administrations locales se trouvent, vis-à-vis de leurs administrés, dans la même position qu'un tuteur se trouve vis-à-vis de ses pupilles ; qu'il est par conséquent du devoir des régences, de défendre les intérêts de leur ville envers et contre tous, et cela par tous les moyens légaux possibles ;

Considérant que l'arrêté de M. le gouverneur tend à porter préjudice aux droits de la ville d'Ostende, et que dès-lors, s'il existe des motifs fondés pour réclamer contre cet acte, la régence ne peut se dispenser de faire valoir ses droits à cet égard, quelque pénible que puisse être pour elle la nécessité de se mettre en opposition contre M. le gouverneur ;

Considérant, quant à la force obligatoire de l'arrêté dont s'agit :

Qu'en Belgique les actes des autorités ne sont obligatoires, que pour autant que ces autorités aient reçu de la Constitution le droit de faire ces actes ;

Que le pouvoir de suspendre l'exécution des arrêtés des régences locales, n'est conféré aux gouverneurs par aucun article de la Constitution, pas même par l'art. 108, sur lequel l'arrêté se fonde ;

Qu'en effet l'art. 108 ne fait que poser des principes de législation pour le futur, principes, qui peuvent d'autant moins recevoir une application actuelle qu'il est encore indécis, si la mission d'empêcher les autorités locales de sortir de leurs attributions, sera conférée au roi seul, ou au pouvoir législatif ;

Que dans la supposition, toute gratuite, que les principes de l'art. 8 devraient, dès aujourd'hui, recevoir leur application, et que cette application appartiendrait au roi, il ne s'ensuivrait pas encore que M. le gouverneur ait le pouvoir de suspendre l'exécution des arrêtés de la régence, l'exercice de cette prérogative royale ne lui ayant été délégué ni par la Constitution ni par le roi :

De tout quoi résulte que l'arrêté dont s'agit n'est pas en harmonie avec la Constitution, et n'est, par conséquent, pas susceptible d'une exécution forcée.

Considérant, quant aux motifs de l'arrêté ,

Que, bien que le pilotage municipal ait été créé par mesure d'urgence, et pour faire le service local, jusqu'à ce qu'il soit décidé si la ville sera ou non réintégrée dans ses droits primitifs, ce pilotage municipal n'en est pas moins, pendant toute la durée de son existence, un établissement purement communal, dont l'administration appartient à la régence ;

Que ce point est d'autant moins susceptible d'être contesté, en ce moment-ci, que depuis plus d'un an, que ce pilotage municipal existe, le gouvernement supérieur, ni celui de la province, n'ont jamais fait la moindre observation sur les dispositions de l'arrêté qui la crée, et qui a attribué à la régence et l'administration de ce pilotage et la nomination du personnel qui y est attaché ;

Que, d'ailleurs, les principes de liberté que notre Constitution a garantis, laissant à chacun le droit de faire tels établissements que son intérêt peut lui suggérer, lorsque ces établissements ne blessent ni les mœurs, ni l'ordre public, il n'y a aucune raison de croire que les régences ne pourraient user de ce droit, pour créer des établissements communaux dans le genre du pilotage municipal, pour les gérer comme tout autre établissement communal et pour nommer aux places dépendantes de ces institutions ;

Que c'est à tort que l'arrêté de M. le gouverneur regarde les derniers arrêtés de la régence comme infirmant les dispositions par lesquelles la députation des États provinciaux a conféré au sieur Devisscher les fonctions d'officier du port, chef du pilotage d'Ostende ;

Puisque, d'un côté, cette disposition, prise le 4 novembre 1830, époque à laquelle le pilotage du gouvernement existait encore, ne peut évidemment s'appliquer qu'au service de ce temps-là, service qui a cessé de fait par la capture de la corvette de l'État et qui n'a rien de commun avec le pilotage municipal qui y a succédé ;

Puisqu', d'un autre côté, le sieur Devisscher a conservé, vis-à-vis du gouvernement et des États provinciaux, la position dans laquelle l'a placé l'arrêté du 4 novembre 1830, position qu'il pourra peut-être faire valoir, si jamais le gouvernement juge à propos d'établir un pilotage de l'État, tel que celui que le roi Guillaume avait établi par usurpation ;

Qu'il en est de même de la position dans laquelle l'arrêté du gouverneur, du 20 mai 1830, n° 46<sup>a</sup>, a placé le sieur Devisscher, puisque celui-ci reste, depuis les derniers arrêtés de la régence, comme il l'était avant ces arrêtés, chargé de la surveillance des ouvrages d'art dans le port d'Ostende ;

Considérant, quant aux effets immédiats qu'aurait l'exécution de l'arrêté de M. le gouverneur, du 6 de ce mois,

Que la chambre de commerce a déclaré officiellement et à différentes reprises que le sieur Jean-Baptiste Devisscher était incapable de remplir convenablement la place de chef du pilotage municipal, à raison de son âge et de ses infirmités, opinion qui est partagée par la commission administrative du pilotage municipal, par la commission sanitaire et par le public d'Ostende ;

Que la même chambre de commerce a proposé, comme la personne la plus propre à remplir cette place, M. E. Vanderzweep, ancien capitaine de long cours, ex-lieutenant de vaisseau de la marine royale d'Angleterre, ex-commandant du pilotage municipal d'Anvers ; que l'opinion de la chambre est également partagée par la commission administrative du pilotage municipal, par la commission sanitaire et par le public ;

Qu'ainsi l'exécution de l'arrêté de M. le gouverneur mettrait en place un homme que l'âge et les infirmités ont rendu incapable, il priverait le service du pilotage d'un fonctionnaire parfaitement en état de s'acquitter des devoirs importants de sa place, ce qui blesserait les intérêts du commerce, compromettrait l'exécution des lois sanitaires et froisserait l'opinion publique ;

Considérant, enfin, que l'arrêté de M. le gouverneur, du 6 janvier 1832, a été pris après que les arrêtés de la régence avaient reçu leur pleine exécution ;

L'inspecteur du pilotage municipal, M. E. Vanderzweep, et le commissaire, J.-B. Devisscher, ayant prêté serment en cette qualité, le 31 décembre 1831, et étant entrés en fonctions le 1<sup>er</sup> janvier dernier ;

Arrête :

ART. 1<sup>er</sup>. Sa Majesté le roi des Belges sera prié de vouloir, pour les motifs qui précèdent, déclarer que l'arrêté de M. le gouverneur, du 6 janvier 1832, n° 14<sup>a</sup>, ne peut recevoir son exécution.

ART. 2. En attendant la décision du roi sur ce point, il ne sera pas donné exécution au dit arrêté.

*Le président,*  
J.-B. LANSZWEERT.

Par ordonnance ;  
*Le secrétaire,*  
DORNY.

La députation des États de la Flandre occidentale,

Ayant eu communication de la délibération du conseil de régence d'Ostende, du 12 de ce mois, sur un arrêté du gouverneur, du 6 du même mois, n° 14<sup>a</sup>, émet les observations suivantes.

L'autorité provinciale avait établi un service de pilotage dans le port d'Ostende. La régence s'adressa au gouvernement et réclama pour elle la direction et le produit du pilotage; le gouvernement tardait de répondre, et la régence, fatiguée d'attendre, se fit droit dans sa propre cause. Elle organisa le pilotage à sa manière, nomma un inspecteur et un commissaire à son choix; ce n'est donc plus aux ordres de l'administration provinciale, mais à ceux de la régence que ces employés sont subordonnés.

Inutile d'examiner maintenant si l'administration du pilotage appartient ou non à la régence; il suffit qu'elle était établie par l'autorité provinciale pour la maintenir *in statu quo*, jusqu'à la décision du gouvernement auquel la régence elle-même l'avait soumise.

Mais, dans aucun cas, la régence n'avait le droit de se faire justice à elle-même.

Aussi, M. le gouverneur, chargé de maintenir les choses existantes dans leur état actuel, a-t-il suspendu les arrêtés de la régence sur cet objet, et en a de suite référé au gouvernement dont il attend les ordres.

Mais la régence, enhardie par une première démarche en dehors de la ligne de ses devoirs, a déclaré positivement que, malgré les ordres du gouverneur, les arrêtés par elle pris resteraient en vigueur, et qu'il ne serait donné aucune exécution à l'arrêté de suspension du gouverneur.

Voilà une preuve évidente d'insubordination que nous n'avons pas rencontrée jusqu'à présent.

La régence parvient à ce résultat par des raisonnements erronés; voici ses considérants :

Elle suppose d'abord qu'une régence est vis-à-vis de ses administrés comme un tuteur est vis-à-vis de ses pupilles; par conséquent, qu'elle doit les défendre et qu'elle les défendra envers et contre tous. Mais la régence oublie qu'elle-même se trouve placée sous la dépendance provinciale, qui a droit de contrôle sur ses actes qu'elle peut suspendre, suivant l'art. 99 du règlement pour les villes. Cet article est décisif pour le présent cas. Il suffit de l'ordre du gouverneur de surseoir à l'exécution des actes de la régence, pour que celle-ci soit tenue d'obéir jusqu'à la décision du roi. La désobéissance, en ce cas, conduirait à l'anarchie.

La régence dit qu'elle défendra ses droits envers et contre tous, mais ce n'est pas cela que l'arrêté du gouverneur voulait empêcher; le droit de défense est sacré, sans doute, et personne ne veut l'empêcher; mais refuser d'obéir à ses supérieurs, n'est pas se défendre.

La régence se permet de dire que l'arrêté du gouverneur n'est pas fondé dans la Constitution, ceci est dans l'ordre de sa défense, mais ce n'était pas par là qu'elle devait se défendre, c'était devant le roi auquel l'affaire est déférée.

La régence croit erroneusement que tout ce que la Constitution ne défend pas serait permis, et que le gouverneur n'aurait pas le droit de suspendre l'exécution des actes des régences, parce que la Constitution ne lui donne pas ce pouvoir.

Ce sont là des principes réellement anarchiques. Il est de règle, au contraire, que la Constitution contient, sur plusieurs objets, des principes, pour les législateurs, d'après lesquels seront formées les lois futures; mais vouloir en induire que chacun aurait le droit et le pouvoir de dire aux autorités: ce droit ne vous est pas donné par la Constitution, donc vous ne l'avez pas, donc nous ne devons pas vous obéir, n'est qu'une extravagance.

Il suffit de dire que l'art. 99 du règlement pour les villes existe; que cet article n'est pas abrogé ni directement ni indirectement, et que, sans doute, sa disposition sera conservée dans la législation future, pour éviter l'anarchie dont la régence donne un pernicieux exemple, qu'il est urgent de réprimer. La députation est d'avis qu'il faut en écrire au ministre, afin qu'il en fasse rapport au roi, en priant très humblement Sa Majesté de vouloir prendre de suite une disposition provisoire pour suspendre les effets des actes de la régence d'Ostende, dont il est question, en attendant qu'il sera statué ultérieurement sur le fond.

Bruges, le 24 janvier 1832.

Par ordonnance :

Le greffier, ROELS.

Le président,

VAN SEVEREN.

12 janvier 1832.

*Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence de la ville d'Ostende,  
du 12 janvier 1832.*

Présents :

MM. J.-B. Landszweert, *bourgmestre, président* ;  
 J.-B. Ysengrin, *1<sup>er</sup> échevin* ;  
 J. Maclagan, *2<sup>e</sup> échevin* ;  
 P. Massez, *conseiller* ;  
 J. Van Iseghem, *id.* ;  
 P.-L. Bauwens, *id.* ;  
 H. Serruys, *id.* ;  
 F. Donny, *secrétaire*.

Le conseil,

Considérant que l'ancien magistrat d'Ostende, agissant en vertu d'un édit de l'impératrice Marie-Thérèse, a hypothéqué au remboursement de sa dette, les produits du pilotage municipal, créé avant l'année 1752, et reconnu par les édits de cette impératrice, du 26 janvier 1765, 16 janvier et 24 mars 1773, et par le décret de l'empereur Joseph II, du 15 avril 1782 ;

Considérant que, depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1820, la ville est de nouveau en possession d'un pilotage municipal, dont elle perçoit les produits ;

Considérant qu'il est juste d'employer une partie de ces produits à l'amortissement des dettes, au remboursement desquelles elles étaient affectées,

Arrête :

ART. 1<sup>er</sup>. Il sera porté au budget municipal de 1833, une somme égale au cinquième des produits nets du pilotage municipal en 1831.

Au budget de 1834, il sera porté un cinquième des produits nets de ce pilotage en 1832, et l'on continuera ainsi, d'année en année, à porter à chaque budget, le cinquième des produits nets de l'année qui précède celle dans laquelle le budget est formé.

ART. 2. Ces sommes seront exclusivement employées à l'amortissement de la dette constituée de la ville.

ART. 3. Le collège est chargé de former un plan de cet amortissement, et de le soumettre au conseil assez à temps, pour qu'il puisse recevoir toutes les approbations nécessaires, avant la formation du budget de 1833.

Le président lève, etc.

*Le président,*  
 J.-B. LANDSZEERT.

Par ordonnance :

*Le secrétaire,*

DONNY.

*Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence de la ville, du 6 août 1833.*

Présents :

MM. J.-B. Landszweert, *bourgmestre, président* ;  
 J.-B. Ysengrin, *1<sup>er</sup> échevin* ;  
 J. Maclagan, *2<sup>e</sup> échevin* ;  
 J. Janssens, *conseiller* ;  
 J. Van Iseghem, *id.* ;  
 H. Serruys, *id.* ;  
 T. Hamman, *id.* ;  
 F. Donny, *secrétaire*.

Le conseil,

Considérant que, pour assurer au commerce et à la navigation l'usage convenable des

bassins d'Ostende, il y a nécessité de restaurer successivement toutes les parties de ces bassins ;

Considérant que les ressources ordinaires que la ville a jusqu'ici consacrées à ces travaux importants, consistent dans le produit d'un impôt spécial sur la bière, qui ne rapporte par an qu'une somme de six à sept mille francs, évidemment insuffisante pour faire face aux besoins ;

Considérant que, dans cet état de choses, il devient urgent d'augmenter considérablement les fonds destinés à la restauration des bassins et d'affecter à ces travaux des ressources spéciales,

Arrête :

ART. 1<sup>er</sup>. Les produits du pilotage municipal sont, après déduction des charges, traitements et pensions de réforme, consacrés exclusivement et en totalité à la restauration et à l'amélioration des bassins à flot et du port d'échouage.

ART. 2. A raison de l'intérêt général qui se rattache à ces importants travaux, ils ne seront exécutés que d'après des plans, devis et conditions soumis à l'approbation de M. le ministre de l'intérieur.

ART. 3. Toute disposition contraire au présent arrêté est rapportée.

*Le président,*

J.-B. LANDSWEERT, *bourgmestre.*

Pour copie conforme :

*Le secrétaire,*

DONNY.

*Provisioneel reglement voor den dienst en het bestuur van het loodswezen der haven van Ostende.*

ART. 1. Ten gevolge van het koninklyk besluit in dato 25 julij 1816, n<sup>o</sup> 65, zal met 1 january 1819, het bestuur over het loodswezen te Ostende, onder het oppertoezicht van den minister voor de marine, gevoerd worden door den zee officier belast met de inspectie over het loodswezen in het zuider departement voor de marine, onder het dadelijk toezigt van den onder-inspecteur over het loodswezen, enz., te *Ostende*.

*Personeel van het loodswezen.*

ART. 2. Het personeel van het loodswezen te Ostende, zal provisioneel bestaan uit :

Een ontvanger der loodsgelden, genietende 3 p. % der onzuivere ontvangsten van de loodsgelden.

Een onder-commissaris der loodsen, 's jaars . . . . .	gl.	300 00
Een klerk, 's jaars . . . . .		450 00
Twee schippers der loodsbooten, ieder per maand . . . . .		60 00
Twee stuurlieden van idem, ieder per maand. . . . .		44 00
Tien loodsen, ieder per maand . . . . .		35 00
Acht kwekelingen of matrozen, ieder per maand, van . . . . . 20 tot		24 00
Een seinwachter, per maand. . . . .		7 50

ART. 3. De schippers, de stuurlieden, loodsen en kwekelingen of matrozen, zullen verdeeld zyn in twee gelyke ploegen, om afwisselend den dienst in zee en binnen de haven waar te nemen.

*Materieel van het loodswezen.*

ART. 4. Er zullen ten koste van de loodskas, twee loodsvaartuigen onderhouden worden, volkomen geschikt om zee te kunnen bouwen, voorzien van derzelver volledige inventaris; voorts twee sloepen met derzelver riemen, tuig, zeilen en hulptrossen.

*Bepaling der te betalen loodsgelden.*

ART. 5. De loodsgelden zullen betaald worden volgens den diepgang der schepen, berekend in palmen nederlandsche maat, te weten :

Van uit zee tot in de haven van Ostende, of van daar naar zee.

Voor schepen onder en tot :

	'S zomers.	'S winters.
15 palmen diepgaande.	Gl. 12	Gl. 14
20        "        "	15	18
25        "        "	21	24
30        "        "	30	35
35        "        "	40	45
40        "        "	50	55
45        "        "	62	68
50        "        "	74	80
55        "        "	88	94

En voor ieder palm meerder diepgang gl. 3 daarenboven.

Van voor Ostende of uit zee naar de reede van Vlissingen.

Voor schepen onder en tot :

	'S zomers.	'S winters.
15 palmen diepgaande.	Gl. 17	Gl. 20
20        "        "	22	26
25        "        "	30	36
30        "        "	38	44
35        "        "	48	54
40        "        "	60	66
45        "        "	72	78
50        "        "	84	90
55        "        "	96	104

En voor ieder palm meerder diepgang gl. 4 daarenboven.

Van voor Ostende of uit zee naar de reede van Nieupoort.

Voor schepen onder en tot :

	'S zomers.	'S winters.
15 palmen diepgaande.	Gl. 3	Gl. 4
20        "        "	4	5
25        "        "	5	6
30        "        "	6	7
35        "        "	7	8
40        "        "	8	9
45        "        "	9	10
50        "        "	10	12
55        "        "	12	14

En voor iedere palm meerder diepgang gl. 1 daarenboven, en wanneer de schepen te Nieupoort binnen geloodst worden, zal het loodsgeld voor die standplaats daarenboven moeten betaald worden.

Van voor Ostende of uit zee naar de reede van Duinkerken.

Voor schepen onder en tot :

	'S zomers.	'S winters.
15 palmen diepgaande.	Gl. 5	Gl. 6
20        "        "	7	8
25        "        "	9	10
30        "        "	11	12
35        "        "	12	14
40        "        "	14	16
45        "        "	16	18
50        "        "	18	20
55        "        "	20	24

En voor ieder palm meerder diepgang gl. 2 daarenboven.

Wanneer de schepen te Duinkerken binnen gebragt worden, zal het loodsgeld, voor die haven bepaald, daarenboven moeten betaald worden.

Al wat drie palmen halen kan, zal voor vyf palmen gerekend en betaald worden.

Art. 6. Alle schepen te Ostende binnenkomende, of daar uitgaande, zijn verplicht een loods te nemen en de loodsgelden te betalen.

Hiervan zyn echter uitgezonderd :

1° De schepen en vaartuigen van het rijk, echter zich van een loods dezer standsplaats bedienende, zal het loodsgeld volgens het tarif voor hunnen diepgang betaald moeten worden.

2° De visschersvaartuigen, alleen gebezigt wordende tot den vischvangst, en directelijk naar deze haven retournerende, doch een loods nemende, zal door hun ook het loodsgeld, even als door een commercie-vaartuig, betaald moeten worden.

Art. 7. Schepen en vaartuigen uit deze haven gezeild en binnen de vier-en-twintig uren na hun vertrek als bijlegger binnenkomende, zullen niet meerder dan het halve loodsgeld betalen.

Art. 8. Voor iedere nacht wakens zal den loodsmen betaald worden . . . . . fl. 2  
En voor zyne terugreize naar zyne standplaats voor iedere uur afstand :

Binnen 's lands . . . . .	1
Buiten 's lands . . . . .	2

Art. 9. Vreemde schepen en vaartuigen, waarvan de bevelvoerders niet kunnen aantoonen dat in de landen, waartoe dezelve behooren, de nederlandsche schepen en vaartuigen, ten aanzien van de loodsgelden, op gelijke wijze als de nationale behandeld worden, betalen in allen opzichte een vierde meerder.

Art. 10. De consignatarissen van de schepen zijn verantwoordelijk voor de betaling der loodsgelden, welke voor het vertrek van het schip of vaartuig zullen moeten worden voldaan.

Art. 11. De loodsgelden zullen door den ontvanger geïnkasseerd en in deszelfs kas gestort worden, de 3 p. % welke aan den ontvanger bij art. 2 als salaris zijn toegelegd, zullen hem tevens tot bureaunkosten verstrekken.

Art. 12. De opbrengst der loodsgelden zal bepaaldelijk geaffecteerd zijn tot de voldoening der vaste traktementen aan de schippers, stuurlieden, loodsen, matrozen en kwekelingen der loodsbooten, en dat aan den klerk en den seinwachter toegekend; voorts tot het onderhoud en verbetering der loodsvaartuigen en verder materieel, tot de betaling van onderstand aan de oude gebrekkige en behoeftige loodsen, en eindelijk tot de betalingen der interessen over de kapitalen, welke ten behoeve van het loodswezen zouden mogen genegoceerd zijn.

Art. 13. De ontvanger zal geene betalingen kunnen doen dan op speciale autorisatie van den onder-inspecteur over het loodswezen, enz., te Ostende, die dezelve niet zal kunnen verleenen, dan op last van den zeeofficier belast met het opzigt over dezen dienst, in het zuider departement van pilotagie, met uitzondering echter der betalingen van vaste traktementen en pensioenen voor welke hij, als zijnde onveranderlijke uitgaven, geene bijzondere autorisatie zal noodig hebben.

Art. 14. De ontvanger zal alle drie maanden een staat in triplo van zijne ontvangsten en uitgaven aan den onder-inspecteur over het loodswezen overleggen, door wien de rekening zal worden opgenomen en provisioneel gesloten.

Ieder jaar zal deze rekening, door den zeeofficier belast met het opzigt over de pilotagie in het zuider departement, worden onderzocht, en definitief onder approbatie van den minister voor de marine, aan wien dezelve zal worden toegezonden, gesloten worden.

Art. 15. De ontvanger zal, dag voor dag, op een gezegd en door den onder-inspecteur voor het loodswezen gearafeerd register, zijne ontvangsten en uitgaven brengen, en hetzelfde bij het eindigen van ieder kwartaal, met alle justificative bewijzen, den onder-inspecteur ter provisioneele sluiting, en bij het einde van het jaar aan den zeeofficier belast met het opzigt over de pilotagie in het zuider departement ter definitive sluiting, onder approbatie van den minister voor de marine, voorleggen.

ART. 16. De klerk of schrijver bij het loodswezen, zal op een als boven vermeld geparafereerd register, dagelijks aantekenen alle schepen en vaartuigen die aankomen en vertrekken, met de namen der kapiteinen of schippers en der schepen, derzelve diepgang in palmen, of dezelve inlandsch of vreemd zijn, met bijvoeging van waar dezelve komen, waarnaar toegaan en aan wien geconsigneerd geweest.

Ieder dag zal hij een extract daaruit, door hem onderteekend, aan den ontvanger overleggen, hetwelk dezen zal strekken voor het houden van zijn register en voor de perceptie van de loodsgelden. Een eensluidend extract zal door hem klerk dagelijks aan de beurs opgehangen en wekelijks een dito overgelegd worden aan den onder-inspecteur over het loodswezen.

*Benoemingen.*

ART. 17. De ontvanger der loodsgelden, als mede de onder-commissaris der loodsen, worden, op voordragt van den minister voor de marine, benoemd door den koning, de overige bij den loodsdienst te Ostende geëmployeerde personen, door den gezegden minister, op voorstel van den zeeofficier, belast met het opzigt over de pilotagie in het zuider departement.

*Bepalingen nopens den dienst en de straffen.*

ART. 18. De loodsen gelijkmede de overige bij het loodswezen geëmployeerde personen, zullen in alles gehoorzamen aan de orders, welke hun betrekkelijk dezen dienst, door de over hun gestelde personen gegeven zullen worden, op pœne van opschorting in derzelve functien en inhouding van hun traktement, gedurende den tijd van veertien dagen voor de eerste keer en van afzetting in geval van herhaling.

ART. 19. De loodsbooten zullen beurtelings, gedurende tien dagen, den dienst buiten, en gedurende tien dagen binnen verrigten.

ART. 20. De schippers en, in afwezendheid van deze, de stuurlieden der loodsbooten, zullen hunne respectieve vaartuigen ten allen tyde in goede orde, en van het noodige voorzien houden, en den dienst binnen hebbende, zich naar de gelegenheid zoodanig posteren; dat door hun aan de schepen alle mogelijke hulp kan toegebracht en dezelve van loodsen voorzien worden.

Ingevalle zij lieden, bij gebrek van loodsen, zelve op een schip mogten overgaan, zullen zij het bevel van het vaartuig overgeven aan diegenen van hunne equipagie, welke zij daartoe het geschikst zullen oordeelen.

ART. 21. De loodsbooten zullen derzelve kenteekenen, zijnde eene blauwe vlag met een wit nummer daarin, ten allen tijde aan den top voeren en laten waaijen, ten einde zich daardoor aan de schepen kenbaar te maken en aan te bieden.

De schippers der loodsbooten zullen zich beijveren aan de schepen welke in gevaar zijn, alle noodige hulp toe te brengen en bijstand te verleenen, het zy door dezelve buiten de banken te brengen, het zy door het aanboordzetten van een loods, en dezelve alzoo in eene der havens van Ostende, Nieupoort, Vlissingen of Duinkerken, binnen te loodsen.

ART. 23. Wanneer eenige loodsen aan schepen zullen zijn overgegeven, welke den wil hebben naar eene van de naburige havens, zal de bevelvoerder van de loodshoet de haven zoo veel mogelijk naderen, en het getal der afgegeven loodsen door het op- en neêr halen van deszelfs vlag, te kennen geven en dit sein zoo dikwerf herhalen, tot dat hetzelfde door een gelijk signaal van den wal zal zijn beantwoord, in welk geval de bevelvoerder der zich aan land bevindende ploeg, de op de buiten loodsboot ontbrekende loodsen, dagelijks uit zijn ploeg zal doen vervullen.

ART. 24. De schipper, stuurman, loodsen, kwekelingen en matrozen van de aan land zijnde ploeg, zijn gehouden, om zich van half vloed tot half ebbe, aanhoudend aan het bureau van het loodswezen te bevinden, ten einde aldaar zoodanige orders van den onder-commissaris der loodsen te ontvangen, als aan een ieder van hun in zijne betrekking kan gegeven worden, op pœne van opschorting in deszelfs functie, en verbeurte van deszelfs traktement, gedurende den tijd van veertien dagen voor de eerste maal, en van afzetting bij herhaling.

Deze ploeg zal zorgen dat de sloep met riemen, tuigen, hulptrossen, steeds gereed ligge om op de eerste orde, daarvan gebruik te kunnen maken.

ART. 25. Gedurende het laag water, vanneer de sloep buiten de haven van geen nut zijn kan, zal er zich by tourbeurt evenwel een der loodsen aan het bureau van het loodswezen op de wacht bevinden, ten einde te kunnen antwoorden op de vragen, welke door de kooplieden en schippers aan het gezegd bureau mogten gedaan worden, op poene als boven.

ART. 26. De onder-commissaris der loodsen is gehouden om de kooplieden en kapiteinen op derzelve eerste aanvraag, van een loods te voorzien, ten einde hunne vaartuigen naar zee te loodsen, op poene als boven.

ART. 27. De loods welke gewaarschuwd zal worden om een vaartuig, gedurende den nacht, uit te loodsen, zal zich op het hem bepaalde uur daar aan boord moeten bevinden, op poene van suspensie en inhouding van traktement, gedurende veertien dagen, wel te verstaan, wanneer de waarschuwing hem in den loop van den dag gedaan is.

ART. 28. De in zee kruissende loodsboot zal niet vermogen naar binnen te komen, dan in klaarblijkelijk gevaar, als hooge zeestorm, lekkage of ander ongemak, hetwelk zulks volstrekt noodzakelijk maakt, op poene van suspensie van bevelvoerder en verbeuring van zyn traktement gedurende veertien dagen.

ART. 29. Het is den bevelvoerder van zoodanig eene loodsboot, daarboven en op dezelfde straffe expresselyk verboden, om in de bovenstaande gevallen op de haven te komen (ten zij bij nacht), zonder bevorens daartoe sein gedaan te hebben, met deszelfs vlag van achteren uit te steken, en het contra-sein van de stad ontvangen te hebben, hetwelk gedaan wordt met de groote vlag, halver stok te heisschen.

Dit gedaan zijnde, zal de bevelhebber van de aan land zijnde ploeg zich dadelyk met de zynen in gereedheid stellen, om met deszelfs onderhebbende loodsvaartuig naar buiten te gaan, en alle middelen daarstellen, om voor te komen dat er door het binnenvallen van de buitenzijnde loodsboot, geene staking in den dienst worde te weeg gebragt, alles op gelijke straffe als hiervoren bepaald is.

ART. 30. Zoodra de loodsboot binnen zal gekomen zijn, zal de bevelhebber daarvan met dien der aan land zijde ploeg, zich onverwijd naar den onder-commissaris der loodsen begeven, en rapporteren de eerste wegens de redenen van het binnenvallen van de loodsboot, de andere, wegens de maatregelen welke genomen zijn om den dienst onverhinderd te doen voortgaan.

ART. 31. De bevelhebber van de loodsboot zal, naar zee gaande, zorgen, dat zijne manschappen ten minsten voor den tijd van 12 dagen geapproviandeerd zijn, hetwelk alvorens uit te zeilen, door den onder-commissaris der loodsen zal geverifieerd moeten worden.

ART. 32. Zoodra de bevelhebber der aan land zijnde ploeg, eenig schip of vaartuig ontwaart, aan boord van hetwelk geen loodsman uit de kruissende loodsboot is kunnen overgezet worden, zal hij verpligt zijn, om met zijne onderhebbende manschappen, dit vaartuig, het zij met zijne boot, het zij met zijne sloep, zoo verre mogelijk te gemoet te varen, ten einde hetzelfde tijdig van een loods te voorzien, op gelijke straffe als hiervoren bepaald.

ART. 33. Wanneer een of meerder loodsen aan boord van schepen zijn overgezet, zal de loodsboot zich voor de have begeven, om dezelve te doen vervangen uit de aan land zijnde loodsen, hetwelk zal gedaan worden met de *Werrie*.

ART. 34. De loodsbooten zich ieder tien dagen moerende aflossen, de eene om den dienst in zee, de andere om dien in de haven te verrigten, zoo zal de laatste, bij het expireren van dezen tijd, zich, na van het benodigde voorzien te zijn, naar buiten begeven om de kruissende loodsboot af te lossen, welke niet zal vermogen naar binnen te komen, voor en aler de andere zich op haren post bevinden zal. Wanneer er echter, door omstandigheden van reparation als anderzins, maar eene loodsboot in activiteit is, zal dezelve bij het expireren der tien dagen kruissens in zee op de haven komen, om van bemanning te veranderen, wel te verstaan wanneer de gelegenheid, weêr en wind het toelaat om met hetzelfde getij weder naar zee te gaan; dit niet zoo zijnde, zal dezelve voor de haven af en aanhouden en

de equipagie der landbeurt aldaar, met hare levensmiddelen, door middel van de sloep, aan boord gezet worden om op hare beurt gedurende tien dagen den dienst in zee te verrigten.

ART. 35. Bijaldien het om de eene of andere reden noodzakelijk mogt geacht worden om beide de loodsbooten uit te zenden, zoo zal die welke de beurt *binnen* heeft, zich op de eerste te geven order daartoe in gereedheid stellen en uitvaren op pene van suspensie en inhouding van hun traktement, gedurende eene maand en met afzetting van den bevelhebber bij herhaling.

ART. 36. Wanneer, uit hoofde van storm, of eene al te hooge zee, het onmogelijk is om loodsen op de schepen over te zetten, zullen die der loodsboot, het zij door middel van den roeper of anderzins zoo veel mogelijk, aan de kapiteinen van die schepen de noodige instructien en merken geven dewelke hun tot het binnepeilen en tot het passeren der gevaarlijke plaatsen dienstig kunnen zyn.

ART. 37. Het is aan de bemanning der loodsbooten verboden om op eenige andere wijze te visschen dan met de lijn voor hun eigen dagelijksch gebruik, en zulks maar alleen gedurende het laag water in de oogenblikken dat de loodsbooten van geen nut kunnen zijn, onder pøne, om voor de eerste reize gestraft te worden met eene opschorting van dienst en ophouding van traktement gedurende veertien dagen, en van afzetting bij herhaling.

ART. 38. De loodsen zullen in hunne vaarten aanhoudend het loodgebruiken en naauwkeurige aantekeningen van hunne bevinding doen. De bevelhebber der aan land zijnde ploeg zal, gedurende de tien dagen dat hij den binnendienst moet verrigten, zich in het bijzonder bezig houden met het inkomen der haven, zoo over de daarvoor liggende bank als andere naburige af te peilen en te doen afpeilen.

ART. 39. Aan ieder der bevelvoerders van de loodsbooten zal een register ter hand gesteld worden, in hetwelk de gelegenheden van weêr en wind, mitsgaders alle voorvallen benevens hunne aanmerkingen wegens de veranderingen in de vaarwaters of bakon voorvallen in het branden der vuren of lichten, naauwkeurig zullen aangeteekend worden.

ART. 40. Om tot kweekeling te worden aangenomen, zal men Nederlander van geboorte moeten zijn, van een onbesproken gedrag, kunnende lezen en schrijven en ten minsten den regel van drie cijferen, hebbende den ouderdom van 18 en niet meerder dan 22 jaren, en 2 jaren, het zij ter vischvangst of koopvaardij moeten gevaren hebben.

ART. 41. De kweekelingen zullen aan boord der loodsbooten den dienst van matroos verrigten en zich in alles wat een loodsmansplaatse nodig heeft te weten bekwaam maken, ten einde na het afleggen van het vereischte examen, de openkomende loodsmansplaatse te kunnen vervullen.

ART. 42. De kweekelingen zullen het dagregister moeten houden van al het voorgevallene, de veranderingen van weêr en wind daarin aantekenen, als mede de tijden, dat de loodshoot onderzeil gegaan of ten anker gekomen is, op welke peilingen en diepten, welke schepen op dien dag en door wien bemand zijn geworden en welke bij zonsondergang in het gezicht waren, met de streek van het compas op welke die gezien zijn, hoe de kustvuren en lichten gebrand hebben, enz., enz.

Ook zullen zij, wanneer de booten onderzeil zijn, gestadig het lood gebruiken en de loodsen op groote raa-schepen moeten vergezellen, ten einde de bewerking daarvan te leeren.

ART. 43. Het bergloon van ankers, touwen of anderen, door de loodsbooten in zee gevischte en geborgen voorwerpen zal voor de helft komen ten profijte van de bemanning der loodsboot die dezelve gevischt of geborgen heeft, terwijl de andere helft gestort zal worden in de kas van het loodswezen.

ART. 44. Een bepaald getal bootjesgasten geëvenredigd naar de meerdere of mindere drukte der scheepvaart, zullen daarenboven te Ostende blijven bestaan, welke bootjesgasten op eene aanvraag van de reeders of kapiteinen van schepen gehouden zullen zijn, eene of meerder goed uitgeruste hulpsloepen met manschappen te leveren op pøne van eene opschorting welke de veertien dagen niet te boven zal gaan.

Niemand zal de bootjesgastendienst mogen verrigten, dan diegene welke zich daartoe hebben laten inschrijven, en door eenen akte van aanstelling van den kapitein ter zee, belast

met het opzigt over het loodswezen in het zuidelijk departement daartoe geautoriseerd zullen zijn.

Voor eene hulpsloop zal betaald worden als volgt :

Voor eene bemand met vier roijers,	gl. 6 50
Voor eene bemand met drie roijers,	5 00
Voor eene bemand met twee roijers,	4 00

Voor welke betaling zij verplicht zijn de schepen by het binnenkomen en uitzeilen der haven behulpzaam te zijn en bij dezelve te blijven, tot dat zij binnenkomende gemeerd zijn, en uitzeilende zoo lang de loods daar aan boord moet blijven, op verbeurte van hun salaris en ontzegging van dienst gedurende veertien dagen.

ART. 45. De binnenkomende en uitzeilende schepen zullen door de bootjesgasten geholpen worden, voor diegene dewelke in de haven of in een der bassins van plaats verwisselen of verhalen willen.

ART. 46. De bootjesgasten alsmede de seinwachter der waterhoogte zullen evengelijk de loodsen, gehoorzaam aan de orders hun betrekkelijk dezen dienst door de bevoegde autoriteit in het bijzonder door den onder-inspecteur en onder-commissaris der loodsen te geven.

Geapprobeerd bij koninglijk besluit van den 21 november 1818, n° 47.

Mij bekend,

*De staatsraad belast met de directie der staats secretarij,*

DE MEY VAN STREEFKERK.

*Décret du 12 décembre 1806, concernant le pilotage.*

## CHAPITRE PREMIER.

*Conditions pour l'admission des pilotes-lamaneurs ; leur examen, leurs fonctions et les marques distinctives de leur état.*

ART. 1<sup>er</sup>. Le ministre de la marine et des colonies fixera le nombre des pilotes-lamaneurs dans chaque port où il en existe, et dans ceux où il sera jugé nécessaire d'en établir, sur les propositions des chefs d'administration de la marine, et de l'avis des chambres de commerce.

ART. 2. Nul ne pourra être reçu pilote-lamaneur ou locman, s'il n'est âgé de 24 ans ; s'il n'a au moins 6 ans de navigation, pendant lesquels il aura fait deux campagnes de 3 mois au moins, au service de l'État ; et s'il n'a satisfait à un examen sur la manœuvre, la connaissance des marées, des bancs, courants, écueils et autres empêchements qui peuvent rendre difficiles l'entrée et la sortie des rivières, ports et hâvres du lieu de son établissement.

Les services sur les bâtimens de l'État, comme ceux sur les navires du commerce, devront être extraits des rôles d'armement, et certifiés par les administrateurs de la marine.

ART. 3. L'examen des pilotes sera fait, en présence de l'administrateur du quartier des classes, par un officier de vaisseau ou du port, deux anciens pilotes-lamaneurs et deux capitaines du commerce, qui seront nommés par l'officier commandant du port.

Cet examen sera gratuit, et il est défendu à ceux qui se feront recevoir pilotes-lamaneurs de payer aucun droit ni rétribution aux examinateurs, et à ceux-ci d'en recevoir, sous peine de destitution.

ART. 4. Lorsque plusieurs marins concourront pour une place de pilote-lamaneur, celui qui sera jugé avoir subi l'examen prescrit, de la manière la plus satisfaisante, sera admis de préférence.

ART. 5. Le ministre de la marine fera expédier une lettre d'admission à chacun des pilotes-lamaneurs admis : cette lettre sera enregistrée au bureau de l'inscription maritime de leur résidence.

ART. 6. Pour être reconnus en leur qualité, les pilotes porteront une petite ancre d'argent de 50 millimètres (2 pouces) à la boutonnière de leur habit ou gilet.

ART. 7. Les fonctions de pilotes-lamaneurs exigeant un service continu, et qu'il serait dangereux d'interrompre, ils seront exemptés d'être levés et commandés pour le service de l'État, et pour tout autre service personnel.

## CHAPITRE II.

### *Remplacement des pilotes.*

ART. 8. Il y aura des aspirants pilotes, dont le nombre ne pourra excéder le quart des pilotes-lamaneurs, et qui seront destinés à les seconder et à les remplacer. Les marins admis à servir en qualité d'aspirants devront avoir subi le même examen que celui des pilotes.

ART. 9. Tout pilote qui, par son grand âge ou ses infirmités, sera hors d'état de remplir complètement son service, sera obligé de prévenir l'administrateur préposé à l'inscription maritime, qui l'autorisera à s'adjoindre, s'il y a lieu, l'aspirant examiné le plus ancien, lequel sera tenu de faire le service et de donner au dit pilote le tiers des bénéfices; et à défaut de sa déclaration, l'administrateur du quartier maritime nommera un aspirant adjoint sous les mêmes conditions.

ART. 10. Toute place vacante, par mort ou par démission, sera donnée à l'aspirant admis en cette qualité et le plus ancien au service, lorsque sa conduite sera sans reproche.

ART. 11. L'aspirant, qui aura servi d'adjoint, conservera ses droits à la première place vacante, et sera remplacé auprès du pilote infirme par l'aspirant admis qui viendra immédiatement après lui.

## CHAPITRE III.

### *Inspection et police des pilotes-lamaneurs.*

ART. 12. L'inspection du service des pilotes est exercée par les officiers militaires chefs des mouvements maritimes, par les officiers préposés à la direction du pilotage, et, en l'absence de ceux-ci, par les officiers des ports du commerce. Ces derniers rendront compte du résultat de leur inspection à l'administrateur de la marine en résidence dans les ports.

ART. 13. Lorsqu'il y aura plusieurs stations, les pilotes devront porter, dans la partie supérieure de leurs voiles et sur les deux côtés au-dessus de la bande du premier ris, la lettre initiale du nom de leur station, et les numéros qui leur seront indiqués par l'officier d'administration chargé de l'inscription maritime au lieu de leur résidence. La même lettre et le même numéro seront inscrits à l'arrière de leur chaloupe.

ART. 14. Les pilotes-lamaneurs ne pourront, sous peine de huit jours de prison, s'écarter du lieu de leur domicile ou arrondissement, sans un congé par écrit de l'officier d'administration, préposé à l'inscription maritime, qui ne devra en accorder que pour des causes absolument nécessaires. En cas de récidive, il en sera rendu compte au ministre de la marine; il en sera de même si leur absence a excédé la durée de huit jours.

ART. 15. Les pilotes qui abandonneront leurs fonctions pour naviguer au petit cabotage, ou pour pratiquer les pêches lointaines, seront, par décision du ministre, déchus de leur qualité de pilotes-lamaneurs, et, en conséquence, inscrits de nouveau sur la matricule des gens de mer de service. Alors, ils seront commandés à leur tour pour servir sur les bâtiments de l'État.

ART. 16. Il sera tenu, au bureau de l'inscription maritime de chaque port, une matricule particulière, où seront enregistrés les pilotes-lamaneurs, leur âge, la date de leur admission comme aspirants et comme pilotes, les services signalés qu'ils auront rendus, les récompenses qui en auront été la suite, leurs manquements, leurs fautes graves, et les punitions qu'ils auront subies; enfin, la cessation de leur service, soit par mort, démission ou infirmités.

ART. 17. Le service de pilote, dans chaque station, sera fait à tour de rôle pour la sortie. Néanmoins, tout capitaine qui voudra prendre un pilote à son choix, en aura la faculté;

alors il paiera le pilotage en entier au pilote à qui revenait la conduite du navire ; et au dit cas ce dernier perdra son tour.

Tout pilote, à quelque station qu'il appartienne, est tenu de faire la manœuvre convenable pour faciliter l'abordage de la chaloupe du pilote de la prochaine station, par lequel il va être relevé ; il sera même tenu, lorsque le navire ne devra pas mouiller à la station où il le conduit, de faire le signal indiqué à l'art. 20 du présent règlement, dès qu'il sera en vue de cette station, afin que le pilote de tour se prépare, et ne retarde pas le navire.

ART. 19. Tout pilote de tour qui ne se présentera pas vis-à-vis la station à bord du navire qui aura fait le signal, aura perdu son tour, et le premier pilote de la même station pourra le remplacer ; à défaut, le pilote qui se trouvera à bord pourra conduire le navire à la station suivante, sans crainte d'être démonté, et il gagnera le pilotage.

ART. 20. Le signal qui annoncera le besoin d'un pilote sera le pavillon français à la tête du grand mât, pour les bâtiments de l'État ; à la tête du mât de misaine, pour ceux du commerce ; et, pour l'un et l'autre, le pavillon en berne à la poupe.

ART. 21. Aussitôt que le pilote sera à bord d'un navire, il fera amener les pavillons ; faute de quoi, il sera tenu de payer douze francs en dédommagement à chaque pilote qui se présenterait pour aborder le navire.

ART. 22. Si un bâtiment, amené par un pilote dans un port, provient de pays suspects de contagion, et que le dit bâtiment ne puisse, conséquemment, être admis à la libre pratique, le pilote conduira le bâtiment à l'endroit fixé pour les visites et précautions sanitaires, sans communiquer avec lui, s'il est possible. Le pavillon de quarantaine sera arboré à la tête du mât d'artimon, et si le navire n'a qu'un mât, le pavillon sera frappé sur l'étau de beaupré, et d'une manière visible.

ART. 23. Lorsqu'un pilote aura abordé un bâtiment destiné à entrer dans le port, il lui fera arborer de suite le pavillon de sa nation, et il prévendra le capitaine qu'il doit faire éteindre tous les feux, avant d'être en dedans du port. Il sera puni de huit jours de prison, si, avant de mettre un navire à quai, il ne lui a pas fait décharger ses fusils et canons, et transporter ses poudres à terre.

ART. 24. Les pilotes-lamaneurs seront obligés de tenir toujours leurs chaloupes garnies d'avirons, voiles et ancres, et d'être en état d'aller au secours des bâtiments au premier ordre ou signal, ou lorsqu'ils les verront en danger, à peine, contre ceux qui s'y refuseraient, d'être poursuivis sur la dénonciation qui en sera faite, et d'être condamnés à un mois de prison, ou à la peine d'interdiction, et même à une punition plus grave, si le cas y échet, sauf à faire taxer particulièrement, par le tribunal de commerce, leurs salaires, en cas de tempête, eu égard au travail qu'ils auront fait, et aux risques qu'ils auront courus.

Tout pilote qui refuserait de marcher, quand il en sera requis, sera puni de quinze jours de prison, et interdit en cas de récidive.

ART. 25. Le pilote-lamaneur qui entreprendra, étant ivre, de piloter un bâtiment, sera condamné à la perte de son salaire, à un mois de prison, et destitué en cas de récidive. Il en serait de même, s'il manquait au respect que tout individu doit au capitaine qui commande.

Si le manque de respect, de la part du pilote, était accompagné de menaces ou de voies de fait, le pilote serait arrêté et traduit devant le tribunal compétent, pour être jugé et puni suivant la gravité des faits.

ART. 26. Les lamaneurs doivent piloter les bâtiments qui se présentent les premiers, et il leur est, en conséquence, défendu de préférer les plus éloignés aux plus proches, à peine de vingt-cinq francs d'amende.

Cependant, si l'un des bâtiments en vue était en danger, les pilotes seraient tenus alors de l'aborder le premier, tout bâtiment en péril devant être secouru de préférence à tout autre.

ART. 27. Si le pilote se présente au bâtiment qui aura un pêcheur à bord, avant que les lieux dangereux soient passés, il sera reçu et le salaire du pêcheur sera déduit sur celui du lamaneur, eu égard à la distance du lieu que le pêcheur aura parcourue à bord du bâtiment.

ART. 28. Tout pilote convaincu d'avoir fait quelque manœuvre tendant à blesser les intérêts des autres pilotes, ou d'avoir négligé celles dont l'omission aura produit le même effet, sera tenu de restituer ce qu'il aura perçu, et, en cas de récidive, sera puni d'un mois d'interdiction.

ART. 29. Il sera défendu à tout marin qui ne serait pas reçu pilote-lamaneur, de se présenter pour conduire les navires à l'entrée et sortie des ports et rivières. Les contrevenants seront punis, la première fois, d'une amende qui ne pourra excéder cinquante francs, et de trois mois de prison; la peine sera double, en cas de récidive.

ART. 30. Tout pilote est tenu de donner la préférence à un bâtiment de l'État, sous peine d'un mois de prison. La même peine sera infligée à celui qui aura évité de conduire un bâtiment de l'État, lorsqu'il en aura été requis: en cas de récidive, il sera interdit, et levé comme matelot de classe inférieure pour le service de l'armée navale.

ART. 31. Tout pilote qui, s'étant chargé de conduire un bâtiment de l'État ou du commerce, et ayant déclaré en répondre, l'aura échoué ou perdu par négligence, ou par ignorance, ou volontairement, sera jugé conformément à l'art. 40 de la loi du 22 août 1790.

ART. 32. Le capitaine du bâtiment est tenu, aussitôt que le pilote-lamaneur est à son bord, de lui déclarer combien son navire tire d'eau, sous peine de répondre des événements, s'il a cédé plus de trois décimètres (dix pouces).

Le capitaine doit aussi faire connaître la marche du navire, et ses qualités et défauts, afin qu'il puisse se régler pour la manœuvre.

ART. 33. Il sera libre aux capitaines et maîtres de navires français et étrangers, de prendre les pilotes-lamaneurs que bon leur semblera pour entrer dans les ports et rivières, sans que, pour sortir, ils puissent être contraints de se servir de ceux qui les auront fait entrer.

ART. 34. Tout bâtiment entrant ou sortant d'un port, devant avoir un pilote, si un capitaine refusait d'en prendre un, il serait tenu de le payer comme s'il s'en était servi: dans ce cas, il demeurera responsable des événements; et, s'il perd le bâtiment, il sera jugé suivant l'art. 31 du présent règlement.

Sont exceptés de l'obligation de prendre un pilote, les maîtres au grand et petit cabotage, commandant des bâtiments français au-dessous de quatre-vingts tonneaux, lorsqu'ils font habituellement la navigation de port en port, et qu'ils pratiquent l'embouchure des rivières.

Mais les propriétaires des navires, chargeurs ou tous autres intéressés, pourront contraindre les capitaines, maîtres et patrons, à prendre des pilotes; et ils auront la faculté de les poursuivre devant les tribunaux, en cas d'avaries, échouements et naufrages occasionnés par le refus de prendre un pilote.

ART. 35. Il est expressément défendu aux pilotes de quitter les navires qu'ils conduiront, avant qu'ils soient ancrés dans les rades, ou amarrés dans les ports, ainsi que d'abandonner ceux qui sortiront avant qu'ils soient en pleine mer, au delà des dangers, à peine de la perte de leurs salaires, de trente francs d'amende, d'interdiction pendant quinze jours, et plus forte punition, s'il y a lieu.

Il est défendu aux capitaines de retenir les pilotes au delà du passage des dangers, et aux pilotes de monter à bord contre le gré des capitaines.

ART. 36. Tout pilote qui conduira un navire entrant sur son lest ne souffrira pas qu'il soit mis du lest sur le pont ni à portée d'être jeté à l'eau; il s'opposera formellement à ce qu'il en soit versé dans les passes, rades, ports et rivières; et s'il s'apercevait que, malgré sa défense, il en aurait été jeté à l'eau, il en rendra compte, aussitôt sa mission remplie, à l'officier militaire, chef des mouvements maritimes, à l'officier chef du pilotage, ou à l'officier du port du commerce.

Les pilotes qui négligeraient de faire de suite leurs rapports de cette contravention, de la part des capitaines, seront punis de huit jours de prison: les capitaines délinquants seront condamnés, conformément à l'art. 6, titre IV, liv. IV de l'ordonnance de 1681, à une amende de fr. 500 pour la première fois; et, en cas de récidive, leurs bâtiments seront saisis et confisqués.

ART. 37. Il est expressément enjoint aux pilotes-lamaneurs de visiter journallement les rivières, rades et entrées des ports où ils sont établis, de lever les ancres qui y auront été

laissées sans bouées, d'en faire, dans les vingt-quatre heures, leur déclaration à l'officier militaire des mouvements maritimes, au bureau du pilotage, et au capitaine du port du commerce.

ART. 38. S'ils reconnaissent quelques changements dans les fonds et passages ordinaires des bâtiments, et que les bouées, tonnes ou balises ne soient pas bien placées, ils seront tenus de faire les déclarations prescrites par les art. 36 et 37.

ART. 39. Les maîtres et capitaines de navires, et les pilotes qui auront été forcés, par la tempête ou autre accident, de couper leurs câbles et de laisser leurs ancres en rade, seront tenus d'y attacher, si faire se peut, des orins et bouées en bon état et capables de lever les dits ancres, et d'en faire la déclaration prescrite par les art. 36 et 37.

Les ancres et câbles seront levés, au premier temps opportun, par les pilotes, et conduits à bord des bâtiments auxquels ils appartiennent, dans le cas où il n'y aurait pas déjà été pourvu par les équipages mêmes des dits bâtiments ou par d'autres bâtiments.

Lorsque les dites ancres seront trouvées sans bouées, il sera payé, si le bâtiment est français, pour droit de sauvetage, le quart de la valeur des dits ancres et câbles; le sixième, si elles sont avec des bouées. Pour un bâtiment étranger, il sera payé la moitié si l'ancre est trouvée sans bouée, et le tiers si elle a une bouée : le tout au dire d'experts qui seront nommés, l'un par le chef de pilotes, et l'autre par le capitaine ou maître du bâtiment.

Si l'ancre appartient à un bâtiment de l'État, elle sera levée par les soins de l'administrateur de la marine ou du capitaine du port, et les frais de sauvetage seront payés en proportion des travaux qui auront eu lieu.

#### CHAPITRE IV.

##### *Des salaires des pilotes.*

ART. 40. Les pilotes ne pourront exiger une plus forte somme que celle portée au tarif dressé dans chaque port, sous peine de la restitution de la totalité du pilotage qu'ils auront reçu, d'être interdits pendant un mois, et, en cas de récidive, ils le seront à perpétuité.

ART. 41. Il sera dressé, dans chaque port où ce travail n'a pas encore été fait, et pour chaque station, un tarif des droits de pilotage pour les bâtiments nationaux et étrangers, conformément à la loi du 15 août 1792.

L'administration de la marine et le tribunal de commerce du lieu concourront à la rédaction de ce tarif qui, avant d'être soumis par le ministre de la marine et des colonies à notre approbation en notre conseil d'État, devra être préalablement examiné et discuté par le conseil d'administration de la marine, établi dans le chef-lieu de la préfecture maritime.

Lorsqu'il y aura lieu à modifier ces tarifs, il sera procédé de la même manière à leur révision.

Le même mode sera suivi, lorsque les préfets maritimes reconnaîtront que, pour faciliter et assurer le service du pilotage dans les ports de leur arrondissement, il est nécessaire de déterminer, par des réglemens particuliers et appropriés aux localités, les dispositions auxquelles les pilotes et les capitaines de navire devront être assujettis.

ART. 42. Lorsque, dans un port de commerce, les armateurs et négociants voudront se réunir pour entreprendre le service du pilotage, et que les pilotes attachés à ce port consentiront à l'arrangement qui leur sera proposé, les préfets maritimes détermineront, conformément à la loi du 15 août 1792, les conditions d'après lesquelles le service du pilotage sera réglé, le nombre de chaloupes qui devra être constamment entretenu, la nature de leur armement, les salaires des pilotes, le mode de la recette des droits perçus sur les navires nationaux et étrangers, et l'inspection à laquelle le service sera soumis.

Dans ce cas, les négociants et armateurs éliront annuellement trois d'entre eux, lesquels, réunis à l'officier d'administration préposé à l'inscription maritime, et à l'officier de marine chef des mouvements maritimes, ou à l'officier chef du pilotage, formeront une commission administrative pour maintenir le bon ordre et la régularité dans le service du pilotage.

Tous les arrêtés de cette commission avant d'être exécutoires, devront être soumis à l'examen de l'administrateur supérieur de la marine, lequel, lorsqu'il y aura lieu, prendra les ordres du ministre.

Cet administrateur et les trois négociants désignés par la chambre du commerce, se réuniront pour examiner et arrêter, dans le cours du mois de janvier, les comptes des recettes et dépenses faites pendant l'année précédente, par la commission administrative.

Dans les ports où le service du pilotage sera établi suivant le mode indiqué ci-dessus, il sera accordé, sur les fonds du pilotage, une solde de retraite aux pilotes que leur âge et leurs infirmités empêcheraient de continuer leurs fonctions, et qui auraient donné leur démission.

Cette solde sera réglée par la commission administrative, suivant la nature et la durée de leurs services : tout ou partie de cette solde sera reversible à la veuve, à titre de pension alimentaire.

ART. 43. En cas de tempête et de péril évident, une indemnité particulière, fixée par le tribunal de commerce, sera payée par le capitaine au pilote ; elle sera réglée sur le travail et les dangers qu'il aura courus.

ART. 44. Toutes promesses faites aux pilotes-lamaneurs et autres mariniers dans le danger du naufrage, sont nulles.

ART. 45. Les pilotes rendus à bord du navire, pourront renvoyer de suite leurs chaloupes à moins que le capitaine ne leur remette sur le champ, une demande, par écrit, de les laisser pour le service du navire ; et, en ce cas, il sera alloué au pilote la somme portée par le tarif arrêté dans le port, pour chaque jour que la chaloupe aura été employée à ce service.

ART. 46. Lors d'un gros temps, si la chaloupe d'un pilote, en abordant un navire à la mer, reçoit quelques avaries, elle sera réparée aux frais du navire et de la cargaison ; et il en sera de même, si la chaloupe se perd en totalité.

ART. 47. Dans tous les cas, pour que les pilotes puissent réclamer une indemnité, ils seront tenus de produire un certificat du capitaine, qui constatera la perte des chaloupes ou leurs avaries ; et si le capitaine s'y refusait, le fait sera constaté par l'enquête faite dans l'équipage du navire et celui de la dite chaloupe.

ART. 48. Les courtiers et consignataires des navires étrangers, sont responsables du paiement des droits de pilotage, d'entrée et de sortie.

ART. 49. Pour assurer la perception des frais de pilotage, tout consignataire de navire sera tenu, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée du navire à lui adressé, ou dont il aura la consignation, de faire, au bureau du pilotage, ou au bureau du capitaine de port, s'il n'y a pas de bureau de pilotage, une déclaration par écrit et signée par lui, contenant les nom, espèce, pavillon et tonnage du navire, son tirant d'eau sous charge ou lége ; le nom du capitaine, maître ou patron ; le lieu d'où il a été expédié ; la date de son arrivée ; le nombre de tonneaux chargés, et s'il est arrivé en relâche, ou s'il est destiné pour le port.

Les consignataires seront tenus de faire pareille déclaration à leur sortie.

## CHAPITRE V.

### *Des tribunaux compétents pour les affaires de pilotage, en matière civile, correctionnelle et criminelle.*

ART. 50. Les contestations relatives aux droits de pilotage, indemnités et salaires des pilotes, seront jugées par le tribunal de commerce du port.

Les pilotes-lamaneurs qui devront être punis par des peines correctionnelles, telles que la prison ou l'interdiction pendant moins d'un mois, seront jugés par l'officier chef des mouvements maritimes, ou par celui préposé à la direction du pilotage ; et, en l'absence de ceux-ci, par l'officier du port de commerce, sous l'autorisation de l'administrateur supérieur de la marine, ou de celui préposé à l'inscription maritime.

Les délits qui devront donner lieu à des peines plus graves, à des amendes, et à des peines afflictives, seront jugés par les tribunaux de police correctionnelle et les cours de justice criminelle.

ART. 51. Lorsque les délits auront été commis à bord d'un bâtiment de l'État, ou que les faits seront, par leur nature, de la compétence de l'autorité maritime, et qu'ils intéresseront le service de la marine, ils seront jugés suivant les lois et réglemens de la marine.

ART. 52. Dans tous les cas comportant punition, la peine sera double, lorsqu'un bâtiment de l'État aura été l'objet du délit.

ART. 53. Le montant des amendes prononcées contre les pilotes, par quelque tribunal que ce soit, sera versé dans la caisse des invalides de la marine du port où les délits ou contraventions auront eu lieu.

ART. 54. Une expédition de tous les jugements prononcés contre les pilotes, sera adressée à l'administrateur de la marine, dans le quartier sur les registres duquel le pilote sera inscrit, afin qu'il en soit pris note sur la matricule des pilotes.

ART. 55. Chaque pilote ou aspirant admis sera muni d'un exemplaire du présent règlement, lequel, dans chaque port, sera placardé dans le bureau de l'administrateur proposé à l'inscription maritime, dans celui du chef du pilotage et du capitaine de port.

ART. 56. Notre grand juge, ministre de la justice, et notre ministre de la marine et des colonies, sont chargés de l'exécution du présent décret.

---

---



---

**TABLE.**

	Pages.
Exposé des motifs.....	1
Texte du projet de loi.....	3
Devis estimatif.....	4
Organisation du pilotage avant 1830.....	5
Pilotage d'Anvers (pilotage intérieur).....	<i>Ib.</i>
Lettre du préfet du département des Deux-Nèthes, aux négociants d'Anvers, 6 frimaire an XI.....	6
Projet de règlement pour l'établissement du pilotage dans l'Escaut, 8 frimaire an XI.....	7
Modifications à ce règlement, 20 frimaire an XI.....	10
Extrait d'un arrêté royal, du 12 novembre 1817, rappelant l'arrêté du 25 juillet 1816, qui attribue à l'administration locale d'Anvers le pilotage de la descente de l'Escaut, d'Anvers à Flessingue.....	11
Pilotage d'Ostende (pilotage extérieur).....	12
Arrêté royal du 2 septembre 1818, qui comprend les frais de construction de la chaussée de Wynendael dans la dette de la ville d'Ostende.....	14
Arrêté royal du 26 juin 1819, qui maintient l'arrêté précédent.....	15
Arrêté royal du 23 septembre 1822, qui ordonne au gouverneur de la Flandre occidentale de forcer la régence d'Ostende à se conformer aux arrêtés précités.....	<i>Ib.</i>
Arrêté des commissaires provinciaux de la Flandre occidentale, 4 novembre 1830.....	16
Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence d'Ostende, 30 novembre 1830.....	17
Adresse de la régence d'Ostende au gouvernement provisoire, 30 novembre 1830.....	18
Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence d'Ostende, 23 décembre 1831.....	19
Idem, portant nomination d'un inspecteur de pilotage, 23 décembre 1831.....	20
Arrêté du gouverneur de la province de la Flandre occidentale, suspendant l'exécution des deux arrêtés ci-dessus.....	21
Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence d'Ostende, 12 janvier 1832.....	22
Avis de la députation des États de la province.....	24
Extrait du procès-verbal de la séance du conseil de régence d'Ostende, 12 janvier 1832.....	25
Idem, 3 août 1833.....	<i>Ib.</i>
Règlement du pilotage d'Ostende, 21 novembre 1818.....	26
Décret impérial du 12 décembre 1806, sur le pilotage.....	32

---