A

(N° 194.)

Chambre des Représentants.

Séance du 15 Février 1842.

EXPOSÉ DES MOTIFS accompagnant le projet de loi relatif à la Police maritime

Messieurs,

La sûreté de la navigation maritime doit être protégée par des lois de police, dont l'action se fasse toujours et également sentir en mer et dans les rades, et dont la surveillance appartient au Gouvernement; cette branche du service public a laissé beaucoup à désirer jusqu'à ce jour; l'abrogation du système d'inscription maritime adopté sous l'empire français, et l'absence totale de dispositions réglementaires et pénales pour la marine marchande, ont exercé une fâcheuse influence, dont le projet ci-joint est destiné à faire cesser les effets.

Ce projet n'est en quelque sorte que le prélude de dispositions nouvelles, qui seront soumises plus tard à vos délibérations, et qui ont été réclamées à plusieurs reprises par les armateurs et les chambres de commerce des villes maritimes du royaume.

Ces dispositions, destinées à raffermir, à fortifier et à maintenir la discipline parmi les équipages des navires du commerce, devront faire l'objet d'une loi séparée, quand vous vous serez prononcés sur la proposition qui vous est soumise.

Depuis 1815, le Gouvernement est resté étranger à l'administration de la police maritime, qui a été exercée jusqu'à ce jour par des agents municipaux, désignés sous le nom de baillis maritimes, à Anvers, à Ostende et à Gand. D'autres villes, qui sont également visitées par des navires de mer, telles que Bruxelles, Louvain, Bruges et Nieuport, n'ont pas de fonctionnaire qui surveille les armements.

Vous trouverez ci-joints les renseignements désirables sur une position qui doit nécessairement changer.

Il est évident :

1° Que l'État doit être chargé de la police générale de la navigation;

2° Qu'il ne peut s'en charger qu'en instituant une administration générale et unique de police maritime.

Il est dès lors amené par la force des choses à scinder les fonctions actuelles des baillis maritimes, et à faire verser au trésor public les émoluments que percevaient jusqu'ici à leur profit, soit ces agents, soit les administrations communales elles-mêmes.

Cette organisation n'occasionnera pas de dépense nouvelle à l'État.

Les produits des actes de police maritime figureront à l'avenir au Budget des recettes; ils seront, du jour de la réorganisation devenue indispensable, versés dans les caisses du trésor public.

Un nouveau règlement devient nécessaire; le Gouvernement en a déjà recueilli les matériaux; son adoption procurera une nouvelle diminution sur les frais qui incombent actuellement à la marine marchande.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

COMTE DE BRIEY.

PROJET DE LOI.

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères,

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

LÉOPOLD, ETC.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Des commissaires maritimes nommés par le Roi sont spécialement chargés de la surveillance et de la police de la navigation maritime, dans tous les actes d'intérêt public, tels que :

1° La formation des rôles d'équipage;

2° La visite des rôles d'équipage;

3° Les revues d'entrée et de sortie;

4° Le licenciement des équipages et leur payement, à la réquisition des parties intéressées ou de l'une d'elles;

5° La dénonciation aux autorités compétentes des marins déserteurs ou réfractaires et leur arrestation;

6° La rédaction des actes constatant la perte de l'équipage ou d'une partie de l'équipage;

7° La reconnaissance de tous délits commis à bord des navires, sans préjudice du concours des autres agents, conformément aux lois existantes;

8° Le visa des passe-ports des passagers;

9° La mise des navires à la chaîne.

ART. 2.

Ces fonctionnaires sont officiers de police judiciaire et placés comme tels sous la surveillance du procureur du Roi. Avant d'entrer en fonctions, ils prêteront serment devant le tribunal de 1re instance du lieu de leur résidence. Néanmoins leurs

pouvoirs ne seront pas circonscrits dans l'arrondissement de ce tribunal.

Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires, seront affirmés devant le procureur du Roi de l'arrondissement; l'affirmation aura lieu dans les trois jours au plus tard, y compris celui où ils ont reconnu le fait sur lequel ils ont procédé.

ART. 3.

Les autorités locales restent chargées de la police des bassins et canaux et des bâtiments qui s'y trouvent, ainsi que des maisons de logeurs et autres lieux publics fréquentés par les marins; de la surveillance du chargement du lest; des mesures à prendre en cas d'incendie à bord des navires dans les bassins ou canaux de la ville; enfin, de toutes les mesures de police communale.

ART. 4.

Les émoluments qui seront fixés par le Roi pour les actes, revues et prestations de service des commissaires maritimes, seront intégralement versés chez les receveurs du pilotage au profit du Trésor.

Le Gouvernement limitera ces émoluments à la somme strictement nécessaire pour couvrir les dépenses qui incomberont à l'État du chef de la police maritime.

ART. 5.

Toutes dispositions contraires à la présente loi seront abrogées, à dater du jour qui sera fixé par arrêté royal pour la disjonction des fonctions actuelles des baillis maritimes.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 12 février 1842.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

COMTE **DE BRIEY.**

ANVERS.

ORGANISATION DES BAILLIAGES MARITIMES

AVANT 1830.

Sous l'empire français, pendant la réunion de la Belgique à la France, il avait été institué à Anvers, à Bruges, à Ostende et sur le littoral de la Mer du Nord, un commissaire aux inscriptions maritimes, d'après l'ordonnance de 1784, qui divise la France maritime en arrondissements, sous-arrondissements, quartiers, sous-quartiers et syndicats.

Les commissaires aux incriptions maritimes tenaient des registres matricules, où étaient inscrits tous les marins; aucun embarquement ni débarquement n'avait lieu sans leur participation; ils présidaient aux inspections et à la rédaction des rôles d'équipage de la marine marchande, et veillaient au classement des marins et gens de mer qui, par la nature de leur profession, étaient soumis à l'inscription maritime.

Cette législation existe encore en France.

Modifications apportées de 1814 *à* 1830.

Lorsqu'en 1814, la Belgique fut séparée de la France, l'inscription maritime fut abolie; les commissaires se retirèrent successivement en France, avec les autres fonctionnaires de ce pays.

Un ancien employé de cette administration, et Belge de naissance, continua provisoirement à Anvers, et par simple tolérance, à surveiller les marins, à faire les revues des équipages marchands et à en dresser les rôles.

Il ne sera pas inutile de faire remarquer ici que le rôle d'équipage constitue en quelque sorte le passe-port du navire. Chaque homme de l'équipage, depuis le capitaine jusqu'au mousse, s'y trouve porté, ainsi que les passagers, avec son signalement, son âge, le lieu de sa naissance, sa qualité à bord et le montant de ses gages. Sous ce dernier rapport, le rôle forme aussi le contrat d'engagement entre l'armateur et l'équipage.

Aucun document officiel n'a pu faire connaître comment la police maritime fut exercée à cette époque à Ostende, à Bruges et à Nieuport.

En 1816, le Roi, pour faire cesser cet état provisoire, prit, sous la date du 2 février, un arrêté qui instituait à Anvers et à Ostende un bailliage maritime à l'instar de ce qui se pratiquait en Hollande.

Cet arrêté considère les baillis maritimes comme des commissaires de police, destinés : 1° A exercer une constante surveillance sur les eaux, afin de prévenir toute rapine et d'assister les navires en cas d'incendie ou d'autre accident ;

2° A faire la revue des équipages des bâtiments de commerce nationaux ou étrangers, et à être présents au licenciement des équipages, lorsque les intéressés le désirent ;

3° A arrêter les marins récalcitrants, soit d'office, soit à la demande du capitaine, soit à celle du consul, quand il s'agit de marins étrangers.

En conséquence de ces dispositions, le Ministre d'État, comte de Thiennes, arrêta, sous la date du 16 novembre 1816, un règlement organique pour les ports d'Anvers et d'Ostende. Le bailli maritime n'était donc qu'un commissaire de police entièrement sous les ordres de l'autorité locale et payé par elle (voir les articles 82 et 83 du règlement).

Outre leur traitement fixe et des frais de bureau, les baillis furent autorisés, par les articles 87 et suivants du règlement précité, à prélever à leur profit des émoluments spéciaux pour chaque prestation de service ; ces émoluments étaient fort élevés, et il en résulta des taxes très-onéreuses pour le commerce et la navigation.

En 1828, après l'ouverture du canal de Terneuze, un bailli maritime fut également nommé à Gand. Le tarif de ses émoluments était le même que ceux de ses collègues à Anvers et à Ostende.

Jusqu'en 1838, le règlement de 1816 resta en vigueur à Anvers, et l'on peut, sans exagération, estimer à plus de 25,000 francs par an le produit des rétributions spéciales que le bailli maritime d'Anvers a perçues à son profit.

Le règlement de 1816 est encore en vigueur à Gand et à Ostende ; dans cette dernière ville, les émoluments s'élèvent de 7 à 8,000 francs par an, et la perception de semblables émoluments au profit d'un fonctionnaire paraît au moins irrégulière, en présence de l'article 113 de la Constitution. De nombreuses réclamations ont été adressées de ce chef au Gouvernement.

Dès le principe de l'institution des bailliages maritimes, le commerce éleva des plaintes contre les taxes onéreuses qu'elle faisait peser sur la navigation ; ces plaintes furent reproduites à diverses reprises ; mais le Gouvernement de cette époque n'en tint pas compte. Il maintint les baillis maritimes dans la position que leur avait faite l'arrêté du 12 novembre 1816, et il confia en outre, vers l'année 1823, au bailli maritime d'Anvers (M. Klinkamer, receveur actuel du péage de l'Escaut), la direction générale de la police de cette ville.

Un arrêté du 5 août 1828 réunit également le bailliage maritime à la direction générale de police à Gand.

De cette manière, les baillis maritimes étaient sous les ordres immédiats du Gouvernement.

Changements survenus depuis 1830.

L'arrêté du Gouvernement provisoire, en date du 11 octobre 1830, supprimant la haute police et les directeurs généraux de police, laissa subsister les baillis maritimes dans leur position primitive, c'est-à-dire comme commissaires ordinaires de police.

Le bailli maritime d'Anvers (M. Klinkamer) se retira en Hollande, et son

subordonné, M. de Gottal, fut chargé de remplir, *ad interim*, les fonctions de bailli maritime, fonctions qui lui ont été continuées jusqu'ici.

Le bailli maritime de Gand fut également remplacé par un intérimaire.

Celui d'Ostende était Belge ; il a continué ses fonctions jusqu'à ce jour.

A plusieurs reprises le Gouvernement a voulu nommer définitivement un bailli maritime à Anvers ; des difficultés ont entravé jusqu'ici la nomination de ce fonctionnaire.

Bien que les enrôlements et la police de la navigation soient bien évidemment sous la surveillance de l'État, le bailli maritime, ayant aussi diverses attributions d'intérêt local, a toujours été considéré par l'administration communale de cette ville comme un commissaire de police entièrement sous sa dépendance, et dont la nomination ne pouvait avoir lieu, aux termes de la loi communale, que sur sa présentation. Cependant, au commencement de 1838, le Gouvernement désirant abaisser les charges de la navigation, proposa au Roi l'adoption d'un arrêté qui laissait le mode de nomination indécis, mais qui diminuait d'une manière assez sensible les émoluments du bailliage.

Ces émoluments, au lieu d'être perçus par le bailli, furent, à dater de cette époque, versés dans la caisse de la ville d'Anvers, laquelle, de son côté, alloua au bailli un traitement beaucoup plus élevé que celui des commissaires ordinaires de police.

Cet arrêté toutefois laissait le bailli maritime tout à fait indépendant de l'État, à cause du principe de nomination que l'on n'avait pas voulu mettre en question.

Ce défaut de surveillance laissait à chaque instant des désertions impunies, et l'on voyait revenir dans les ports, sans être inquiétés, des matelots déserteurs d'un navire avec lequel ils étaient partis quelque temps auparavant.

Les choses étaient dans cet état, lorsqu'un arrêté royal du 30 octobre 1839 plaça les bailliages maritimes dans les attributions du Département de la Marine.

Peu de jours après, les baillis eurent l'ordre de signaler et d'arrêter les déserteurs si nombreux de la marine marchande ; les procureurs du Roi furent invités à poursuivre les délinquants en vertu de la loi de 1790, et depuis cette époque, plusieurs punitions exemplaires ont fait diminuer considérablement cette espèce de délit.

On ne peut se dissimuler toutefois la défectuosité de notre législation maritime ; plusieurs faits d'insubordination et de révolte même ont dû rester impunis à défaut de dispositions législatives. Il importe donc que l'on s'occupe de la création d'un ensemble de lois et de règlements en harmonie avec les besoins actuels de la marine marchande.

La base d'une bonne organisation de police maritime repose sur une surveillance continue à exercer par le Gouvernement, et l'on doit reconnaître que les institutions actuelles laissent beaucoup à désirer sous ce rapport.

Les ports d'Ostende et de Gand sont soumis à des taxes plus élevées que celui d'Anvers ; ces taxes y sont irrégulièrement perçues au profit des baillis eux-mêmes, et plusieurs villes où se font cependant des armements, telles que Bruges, Bruxelles, Louvain et Nieuport, n'ont aucun fonctionnaire spécialement nommé pour surveiller la navigation.

Les chambres de commerce d'Anvers et d'Ostende ont réclamé, à plusieurs reprises, l'organisation d'une véritable police maritime. (*Voir* les annexes.)

Les baillis maritimes doivent recevoir partout les mêmes instructions, et l'on

ne saurait, sans de graves inconvénients, laisser aux administrations communales elles-mêmes le soin de prévenir ou de constater des délits totalement étrangers aux intérêts de leurs administrés.

Le Gouvernement est sans force pour faire exécuter le peu de règlements qui existent actuellement. C'est ainsi qu'à Anvers, la vérification des passe-ports et la surveillance des étrangers arrivant par mer ne sont point exercées par le bailli maritime; le Département de l'Intérieur, de concert avec celui des Finances, a dû confier depuis longtemps ce service à un brigadier de la douane, dispensé de toute autre besogne, auquel est alloué un supplément de traitement de 500 francs, outre le remboursement de ses dépenses.

Cet employé ne possède pas, pour exercer ses fonctions, les mêmes facilités que le bailli maritime; il n'a pas de bureau au port, aucun agent ne lui est adjoint, et il est assujetti à beaucoup de dépenses qui doivent lui être remboursées, et auxquelles le bailli maritime ne serait pas tenu.

Aussi longtemps que la question de nomination n'aura pas été tranchée par une disposition législative, l'absence d'un bailli titulaire portera un préjudice notable à l'intérêt public, et occasionnera une dépense supplémentaire que l'on pourrait éviter.

En résumé, on a vu, par l'exposé ci-dessus, que les baillis maritimes ont deux genres de fonctions :

1° Des fonctions d'un intérêt public, telles que :

a. La formation des rôles;
b. Le licenciement des équipages;
c. L'arrestation des déserteurs;
d. La visite des rôles d'équipage;
e. Les enrôlements;
f. La rédaction des actes constatant la perte de tout ou partie d'un équipage, ou les délits commis à bord d'un navire;
g. La mise d'un navire à la chaîne;

2° Des fonctions d'un intérêt purement local, telles que :

a. La surveillance des bassins;
b. Les soins à donner en cas d'incendie;
c. La police du port et des bâtiments qui s'y trouvent;
d. La surveillance des maisons de logeurs de marins;

Les fonctions qui concernent le service général et public de la navigation doivent nécessairement recevoir l'impulsion directe du Gouvernement; les administrations locales conservent, d'après le projet, la police de leurs ports et bassins, comme le veut la loi communale.

Le changement projeté a déjà été réclamé par l'administration communale d'Ostende.

'S Gravenhage, den 10 februarij 1816.

Het heeft Zijne Majesteit, bij hoogst derzelver besluit van den 2 dezer, nº 48, behaagd het getal der commissarissen van politie te Oostende, met een te vermeerderen, zijnde de heer Jan-Baptiste Schotley, thans hoofdagent der politie aldaer, welke hoofdzakelijk gechargeerd zal zijn met het toezicht over de haven, ten einde van de schepen en koopmansgoederen alle roverijen te weeren, en ingeval van brand of andere ongemakken, spoedig hulp te verleenen, en wijders om te assisteeren bij het monsteren of afdanken der equipagien van vreemde en nationale vaartuigen, met het aprehenderen van onwillige en baldadige matroozen, op verzoek hunner scheepshoofden, of, zoo zij vreemdelingen zijn, op verzoek van den consul hunner natie of wel ook ambtschalve en uit eigene beweging, en met zoodanige verdere verrigten, als op deze grondslagen bij eene bijzondere instructie door Zijne Excellentie den heer Staats Minister, belast met het oppertoezigt der politie in de zuiderlijke provincien, te vervaardigen, zullen worden opgedragen.

Ik heb nodig gedacht Ued. Gest. van deze bepalingen en benoeming te informeren en verzoek Ued. Gest. tevens om aan het plaatselijk bestuur van voorgemelde stad het nodig berigt daarvan te doen geworden, om hetzelve tot informatie en narigt te strekken.

De Minister van Binnenlandsche Zaken,

ROELL.

Voor eensluidend afschrift :

De gouverneur der provintie West-Vlaanderen,

De baron DE LOEN.

Pour copie conforme :

Les bourgmestre et échevins d' Ostende,

H. SERRUYS.

Wij WILLEM, *bij de gratie Gods, koning der Nederlanden, prins van Oranje-Nassau, groot-hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.*

Gezien het rapport van Onze Ministers van Justitie en van Binnenlandsche Zaken, van den 25 july (1sten augustij) 1828, nº $\frac{104}{109}$;

Overwegende dat het kanaal van Neuzen naar Gent thans geopend en aan de scheepvaart overgeleverd zijnde, het daardoor noodzakelijk is geworden om bedacht te zijn, op het nemen van maatregelen ten einde de veiligheid der langs dien weg inkomende en uitgaande schepen, en van de aan boord dier schepen zich bevindende goederen te verzekeren, mitsgaders om te zorgen dat langs

dien weg niets geschiede, hetwelk met de goede orde of 's land wetten strijdig zijn mogt,

Hebben besloten en besluiten :

ART. 1.

De directie van politie te Gent zal op gelijke wijze als te Antwerpen met het waterschouts ambt vereenigd zijn.

ART. 2.

In de waarneming der directie van politie zal men zich gedragen overeenkomstig de instructie, vastgesteld bij Ons besluit van den 3den november 1822, nº 23, terwijl men zich, ten opzigte van het waterschouts ambt, zal gedragen naar de reglementen en tarieven welke voor de haven van Antwerpen zijn vastgesteldt.

ART. 3.

Overeenkomstig Ons besluit van den 26sten november 1827, nº 50, zal geene monstering van het scheepsvolk van scheepen of vaartuigen, en mitsdien ook geenerhande betaling deswege mogen worden gevorderd, dan bij het vertrek naar zee, en zullen voorts stiptelijk worden nageleefd de voorschriften door Ons, ten aanzien van onderwerpen met de zeevaart in verband staande, reeds gegeven of verder te geven.

ART. 4.

Tot directeur van politie en waterschout te Gent, op het tractement van twee duizend guldens (*f.* 2,000), van stadswege aan den directeur van politie betaald, wordt benoemd en aangesteld de heer De Paux, laatstelijk havenkapitein te Middelburg.

Onze Minister van Justitie is belast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit, waarvan afschriften zullen worden gezonden aan Onze Minister van Binnenlandsche Zaken en voor de Marine en Kolonien, tot informatie en narigt.

Gegeven te 's Gravenhage, den 5den augustus des jaars 1828, van onze regering het vijftiende.

WILLEM.

Van wege den koning :

J.-G. DE MEY VAN STREEFKERK.

Accordeert met deszelfs origineel :

De griffier ter staats-secretarij,

L.-H. ELIAS SCHOVEL.

VOOR EENSLUIDEND AFSCHIFT :

De secretaris generaal bij het Ministerie van Binnenlandsche Zaken,

WENCKEBACH.

POUR COPIE CONFORME :

Le greffier de la province,

MONTIGNY.

Wij WILLEM, *bij de gratie Gods, koning der Nederlanden, prins van Oranje-Nassau, groot-hertog van Luxemburg, enz., enz.*

Gezien het adres van burgemeester en schepenen der stad Oostende, daerbij, krachtens artikel 96 van het stedelijk reglement, aanbiedende eene voordragt van kandidaten, ter vervulling van den aldaar openstaande post van commissaris van policie der havensectie, en tevens eene wijziging voorstellende in den voet van bezoldiging van dezen beambten;

Gelet op het gemeenschappelijk rapport van onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Justitie, van den 9 maart, n° 79, en van den te dezer n° 89:

Beschikkende tevens op onderscheidene verzoekschiften, ter bekoming van genoemde post;

Hebben goedgevonden en verstaan :

1° Tot commissaris van politie der havensectie te Oostende, in plaats van Franciscus De Cuypers, overleden, te benoemen en aan te stellen Johannis-Baptiste Lauwers-Ocket;

2° Te bepalen, dat voortaan de vaartuigen ter visscherij uitgerust, slechts de helft der tot hiertoe gebruikelijke gelden zullen moeten voldoen, wordende mitsdien de emolumenten, aan den meergenoemden post verbonden, tot op de helft vermindert.

En zijn onze Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Justitie belast met de uitvoering dezes.

'S Gravenhage, den 7 mei 1826.

WILLEM.

Van wege den koning :

De secretaris van kabinet des konings,

W.-G. VAN DE POLL, p^r.

Accordeert met deszelfs origineel :

De griffier ter staats-secretarerij,

L.-H. ELIAS SCHOVEL.

Voor eensluidend afschrift :

De secretaris generaal bij het Ministerie van Binnenlandsche Zaken.

WENCKEBACH.

Voor eensluidend afschrift :

De griffier der staten van West-Vlaanderen,

ROELS.

Pour copie conforme :

Les bourgmestre et échevins de la ville d'Ostende,

H. SERRUYS.

Par ordonnance :

Le secrétaire, JANSENS.

ANCIEN RÈGLEMENT,

ABROGÉ POUR ANVERS, MAIS EN VIGUEUR POUR OSTENDE ET GAND.

Le Ministre d'État, chargé de la surveillance générale de la police dans les provinces méridionales, chevalier grand'croix de l'ordre du Lion Belgique, président de la première chambre des États-Généraux, etc.,

Vu l'arrêté de Sa Majesté le roi des Pays-Bas, en date du 2 février dernier, portant entre autres ce qui suit :

« Vu le rapport de notre Ministre d'État, chargé de la surveillance de la police » dans les provinces méridionales, en date du 25 décembre 1815, n° 48;

» Ayant pris en considération l'utilité constatée par l'expérience que, pour le » maintien du bon ordre et pour la sécurité des personnes et des biens dans les » grands ports de mer, la partie de la police qui concerne le port même, ainsi » que les navigateurs, soit confiée à un fonctionnaire particulier, tel qu'il en » existe actuellement dans quelques endroits des provinces septentrionales, » sous la dénomination de bailli maritime (*waterschout*);

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

« Le nombre des commissaires de police à Anvers et à Ostende sera aug- » menté d'un.

ART. 2.

» Les commissaires de police à nommer en exécution de cette disposition » seront plus spécialement employés à exercer une constante surveillance sur » les eaux, afin d'écarter des navires et des marchandises toute rapine ou vol, » les assister promptement en cas d'incendie ou autre accident;

» A faire la revue des équipages des bâtiments de commerce nationaux et » étrangers, et à être présents au licenciement de ces équipages, lorsque les » intéressés le désirent;

» A arrêter les marins récalcitrants ou à la demande de leurs capitaines, et, » s'ils sont étrangers, à la demande de leurs consuls respectifs ou bien d'of- » fice.

ART. 3.

» Notre Ministre d'État susdit fera rédiger et arrêter définitivement, sur les » bases mentionnées à l'article précédent, une instruction pour lesdits com- » missaires de police, contenant, pour autant que de besoin, leur dénomina- » tion, leurs devoirs et relations envers nos officiers de justice et les autorités

» municipales; le nombre et les appointements de leurs agents, et les émolu-
» ments qu'il leur sera permis d'exiger en sus de leur traitement.

» On pourra aussi faire usage, dans cette instruction, des ordonnances éma-
» nées à Amsterdam à l'égard des fonctions du bailli maritime, toutefois en les
» mettant en harmonie avec les circonstances et coutumes locales, et avec les
» lois actuellement en vigueur. »

Revu le règlement arrêté par nous le 4 avril suivant, conformément aux ordres de Sa Majesté, pour les ports d'Anvers et d'Ostende;

Considérant qu'il est dans l'intérêt du commerce de ces deux ports d'avoir chacun un règlement de police distinct et en harmonie avec la situation commerciale de chacun d'eux, et les lois du Gouvernement précédent qui peuvent encore y être en vigueur;

Attendu que les lois françaises qui avaient trait à la police des ports en général, se rapportaient à un système de marine qui n'existe plus aujourd'hui dans le port d'Ostende;

Vu les divers règlements relatifs à la police des ports de commerce des provinces septentrionales, notamment ceux du port d'Amsterdam, que Sa Majesté, par son arrêté du 2 février précité, a indiqués comme devant être la base du règlement de police qui doit être suivi dans les ports d'Anvers et d'Ostende;

ARRÊTE :

CHAPITRE PREMIER.

DU BAILLI MARITIME ET DE SES ATTRIBUTIONS.

Article Premier.

L'officier de police établi par Sa Majesté pour le port d'Ostende portera, conformément au prescrit de l'arrêté précité du 2 février, le titre de bailli maritime (*waterschout*).

Art. 2.

Les attributions de cet officier de police sont, comme dans les ports des provinces septentrionales :

1° La visite des navires de commerce à l'entrée;

2° La rédaction des actes constatant la perte de tout ou partie d'un équipage, et l'engagement des matelots pendant le séjour d'un bâtiment étranger dans le port;

3° La formation des rôles d'équipage, lorsqu'un bâtiment armera dans le port, et la revue de l'équipage de tout bâtiment de commerce à la sortie du port;

4° L'arrestation des matelots déserteurs ou réfractaires;

5° La surveillance des eaux;

6° Les incendies qui éclateront à bord des navires;

7° La police du port et des bâtiments qui s'y trouvent;

8° La surveillance des maisons de logeurs destinées au logement des marins;

9° La surveillance des maisons de prostitution et autres lieux publics, en tant qu'elle regarde des marins;

10° L'intervention au licenciement et au payement des équipages, et à la vente des navires, sur la réquisition des parties intéressées.

§ 1.

De la visite des navires de commerce à l'entrée du port.

ART. 3.

Lorsqu'un navire étranger de commerce entrera dans le port, le bailli maritime y fera la revue de l'équipage, afin de s'assurer s'il ne se trouve point à bord des marins nés dans le royaume des Pays-Bas.

ART. 4.

Afin d'éviter aux navires les retards que pourraient occasionner les diverses visites auxquelles ils sont astreints, tant dans leur intérêt que dans celui de l'État, le bailli s'entendra avec le capitaine du port pour que leur visite ait lieu en même temps.

ART. 5.

S'il se trouvait à bord des marins nationaux qui auraient été enrôlés dans le royaume des Pays-Bas, et que le capitaine ne pût justifier que toutes les formalités prescrites pour l'enrôlement des marins nationaux ont été remplies à leur égard, le bailli les réclamera de suite et les fera mettre à terre.

ART. 6.

Le bailli tiendra la main à la stricte exécution de l'arrêté du 21 mars 1815, relatif au transport des poudres, et des règlements particuliers existants relativement à cet objet dans la ville d'Ostende.

ART. 7.

Afin que le capitaine de navire puisse faire conster du nombre d'hommes qui composeront son équipage à l'entrée dans le port, et constater les désertions qui auraient pu avoir lieu, pour qu'il ne puisse faire arrêter, pendant son séjour dans le port, comme marins déserteurs ou réfractaires, d'autres individus que ceux qui faisaient réellement partie de l'équipage à l'entrée, et afin de prévenir tout recellement de marins nationaux ou d'autres individus du royaume à bord, le bailli délivrera au capitaine un certificat constatant le nombre d'hommes dont l'équipage sera composé lors de la revue d'entrée.

ART. 8.

Il délivrera le même certificat aux capitaines des navires nationaux qui le requerront.

§ 2.

De la perte de tout ou partie de l'équipage et de l'enrôlement des matelots.

ART. 9.

Lorsque, pendant son séjour dans le port, le capitaine d'un navire étranger

perdra un ou plusieurs hommes de son équipage, soit par décès, soit par désertion, soit autrement, le bailli maritime constatera le fait au bas du certificat mentionné à l'article 8.

ART. 10.

Le capitaine ne pourra remplacer par des marins nationaux ceux qu'il aura perdus, qu'après avoir obtenu l'autorisation du bailli, qui s'assurera si les enrôlements proposés n'ont rien de contraire aux lois sur la milice, et si les marins qui doivent être enrôlés ne lui sont pas signalés d'ailleurs comme déserteurs d'autres équipages ou comme prévenus de quelques délits.

ART. 11.

Le capitaine devra fournir en outre une caution personnelle pour chaque marin né dans le royaume des Pays-Bas qu'il enrôlera.

ART. 12.

Il ne sera libéré de cette caution que lorsqu'au lieu de sa destination il aura mis le marin à la disposition du consul des Pays-Bas, en lui payant les frais de retour, ou qu'il aura justifié du décès ou de la désertion de l'individu, et de la dénonciation qu'il aura faite de la désertion au consul des Pays-Bas résidant dans le port le plus voisin de l'endroit où elle aura eu lieu.

ART. 13.

Si le capitaine ne pouvait fournir la caution personnelle dont il est question à l'article 11, il devra verser dans la caisse de la ville, à titre de cautionnement, et sous le récépissé du receveur municipal, une somme de 300 florins pour chaque individu.

ART. 14.

L'acte de cautionnement sera inscrit par le bailli maritime dans un registre à ce destiné.

§ 3.

De la formation des rôles d'équipage et des revues à la sortie.

ART. 15.

Quand un navire de commerce armera dans le port d'Ostende, le bailli maritime formera et remettra au capitaine le rôle d'équipage.

ART. 16.

Avant de former ce rôle, il passera les matelots en revue et s'assurera que l'enrôlement d'aucun d'eux n'est en opposition avec les lois de la milice, ou que ces individus ne se trouvent point dans l'un des autres cas mentionnés à l'art. 10.

ART. 17.

Il vérifiera notamment l'âge du marin et n'en admettra point qui n'aurait pas atteint l'âge de la milice, à moins qu'il ne s'agisse de mousse, et en ce dernier cas, il n'en pourra prendre qui aient plus de 15 ans.

ART. 18.

Il ne recevra les marins de l'âge de la milice que sur l'exhibition de leur certificat de position, constatant qu'ils n'ont point été appelés à faire partie du contingent, ou qu'ils ont obtenu un congé en due forme, s'ils ont été appelés à servir.

ART. 19.

Les dispositions du § 2 ci-dessus, relatives aux cautionnements à fournir par le capitaine, sont également applicables aux enrôlements qui auront lieu dans le cas qui fait l'objet du présent paragraphe.

ART. 20.

Le bailli n'admettra des matelots étrangers qu'autant qu'ils seraient porteurs de passe-ports en due forme et qu'ils ne lui seraient point signalés comme déserteurs, réfractaires ou comme prévenus de quelque délit. La déclaration d'un consul portant que le matelot qu'elle concerne appartient à son pays, pourra tenir lieu de passe-port.

ART. 21.

Le rôle d'équipage sera rédigé sur timbre, et le double en restera entre les mains du bailli.

ART. 22.

Le capitaine pourra naviguer un an avec le même rôle d'équipage. Il devra néanmoins faire viser son rôle par le bailli, à chaque fois qu'il rentrera dans le port pendant le courant de cette année.

ART. 23.

Si l'armement n'a pour objet qu'un seul voyage, ou s'il a lieu pour plusieurs voyages, mais dont le nombre sera déterminé, et que cet objet soit rempli avant la fin de l'année, le rôle d'équipage ci-dessus mentionné sera comme non avenu, et le capitaine ne pourra plus naviguer dans le courant de l'année avec le même équipage qu'en prenant un nouveau rôle.

ART. 24.

Le terme d'un an, fixé pour la durée d'un rôle d'équipage, n'est pas applicable à des navires destinés à des voyages de long cours.

ART. 25.

Lorsqu'un navire sortira du port où il a armé, le bailli en passera l'équipage

en revue afin d'empêcher le transport à l'étranger de tous marins nationaux ou autres non inscrits sur le rôle d'équipage, et même de toute autre personne qui pourrait se trouver sur le navire à titre de passager, sans que son passe-port ait été visé au préalable par le bailli.

ART. 26.

La même revue aura lieu à la sortie du port de tout autre navire de commerce national ou étranger, quand même il n'aurait pas armé dans le port.

§ 4.

De l'arrestation des matelots déserteurs ou réfractaires.

ART. 27.

Le bailli maritime fera arrêter, sur la réquisition qui lui en sera faite, tout matelot déserteur ou réfractaire, et il le fera écrouer provisoirement dans une maison de dépôt destinée à cet effet.

ART. 28.

Les marins nationaux seront arrêtés sur la réquisition écrite de leur capitaine ou du consul de la nation à laquelle ils appartiennent.

ART. 29.

Dès que le marin arrêté aura été écroué, le bailli fera remettre au capitaine et au consul qui a requis son arrestation, copie de l'acte d'écrou.

ART. 30.

Cette remise sera constatée par un reçu signé de celui à qui elle aura été faite et qui indiquera l'heure à laquelle elle aura eu lieu.

ART. 31.

Si, dans le délai de trois jours, celui qui a requis l'arrestation ne réclame point le renvoi du matelot à son bord, ou s'il ne présente point au bailli soit un jugement, soit toute autre ordonnance de justice rendue conformément aux lois du royaume, qui autorise la détention ultérieure du marin, le bailli le fera mettre sur-le-champ en liberté.

ART. 32.

Dans le cas où, conformément à ce qui vient d'être dit, la détention ultérieure de l'individu serait autorisée, le bailli le fera conduire dans la maison d'arrêt civile ou criminelle, comme au cas appartiendra, et donnera connaissance de ce transport au procureur du Roi près le tribunal d'arrondissement.

§ 5.

De la surveillance des eaux.

Art. 33.

Le bailli maritime exercera en tout temps une surveillance active sur les quais et les eaux du port, afin de protéger les navires qui se trouvent dans ce port contre les vols et les déprédations qui pourraient être tentés ou commis par des personnes étrangères aux navires, et afin de concourir à empêcher toute fraude contre les droits de l'État.

Art. 34.

Il pourra en conséquence visiter, soit de jour, soit de nuit, tout canot, chaloupe ou allége qui partirait d'un navire ou qui s'en approcherait, lorsqu'il existera quelque motif de soupçonner une tentative de fraude ou de vol.

Art. 35.

Il sera toujours tenu de faire faire des visites de cette espèce toutes les fois qu'il en sera requis, soit par les employés de la douane, des impôts indirects et de l'octroi, soit par toute partie intéressée qui lui dénoncera par écrit des vols ou d'autres actes frauduleux.

Art. 36.

Les lois et règlements sur la répression de la fraude ayant déterminé la part du produit des amendes et confiscations qui est due à l'individu qui, sans appartenir à l'administration chargée de constater cette fraude, a concouru néanmoins à la constater, ou qui l'a constatée sans le concours des employés susdits, le bailli maritime se conformera à ces lois et règlements, le cas échéant, afin d'obtenir pour lui ou pour ses agents la part des amendes et confiscations à laquelle ils auraient droit de prétendre à raison de quelque saisie par eux opérée ou constatée.

Art. 37.

Les contraventions ci-dessus énoncées et constatées par des procès-verbaux dûment affirmés, seront dénoncées par le bailli, à l'autorité judiciaire à laquelle la connaissance en appartiendrait si elles avaient été constatées par des employés d'une des classes mentionnées à l'art. 35.

Art. 38.

Si, dans le cas des visites mentionnées au présent paragraphe, le bailli découvre à bord des chaloupes ou autres embarcations, des objets provenant de vol, il s'en saisira et les remettra entre les mains de M. le procureur du Roi, comme des pièces de conviction (sauf à les restituer ensuite à leurs propriétaires), après en avoir constaté la découverte et la saisie par un procès-verbal en due forme; et si le transport de ces objets présentait les caractères du flagrant délit indiqués dans l'art. 41 du code d'instruction criminelle, le bailli pourra

faire arrêter et traduire devant l'officier de police judiciaire compétent, les individus qui se trouveront à bord.

§ 6.

Des incendies à bord des bâtiments.

ART. 39.

Lorsqu'il éclatera un incendie à bord d'un bâtiment, le bailli s'y rendra avec ses agents et toutes autres personnes dont il croira le service et la présence nécessaire, et qu'il est autorisé à requérir à cet effet.

ART. 40.

Il placera ses agents de manière à prévenir les vols que l'on pourrait chercher à commettre; il prêtera aux personnes chargées d'éteindre l'incendie, toute l'assistance qui sera en son pouvoir, et il donnera enfin tous ses soins à n'omettre aucun de ses devoirs soit en qualité d'officier ordinaire de police, soit en qualité d'officier auxiliaire.

§ 7.

De la police du port et des bâtiments qui s'y trouvent.

ART. 41.

Le bailli maritime sera tenu de prêter main-forte aux capitaines qui requerraient son ministère afin de remettre le bon ordre à bord.

ART. 42.

En cas qu'il se commette un vol sur un navire marchand, le bailli s'y rendra, dressera procès-verbal du fait, constatera les effractions et autres circonstances aggravantes et arrêtera les prévenus, s'il y a lieu.

ART. 43.

S'il apprend, soit par une dénonciation ou plainte, soit par la clameur publique, ou de toute autre manière, qu'il a été commis un crime ou un délit, dont l'auteur se serait réfugié à bord d'un navire de commerce, il s'y transportera de suite, à l'effet d'interroger l'individu inculpé, d'entendre les témoins nécessaires et d'arrêter le prévenu, s'il y a lieu.

ART. 44.

Si le navire dont s'agit est étranger et qu'on en refuse l'entrée au bailli, soit en lui barrant le passage avec le pavillon, soit tout autrement, il dressera procès-verbal du fait et il en enverra sur le-champ un double au consul de la nation à laquelle appartient le bâtiment.

ART. 45.

Si le consul n'ordonne point la mainlevée de l'obstacle que l'on oppose au

bailli. ce dernier rendra compte du tout au gouverneur de la province, qui en fera son rapport au département de la surveillance générale de la police.

ART. 46.

Le bailli maritime est également chargé de veiller à ce qu'on ne travaille sur aucun bâtiment de commerce (sauf pour les opérations de la manœuvre), les jours de dimanche et fêtes, ni en aucun temps avant le lever et après le coucher du soleil, à moins qu'on ne lui représente une permission par écrit de l'autorité municipale, ou qu'il n'en ait lui-même accordé la permission d'après l'autorisation qu'il aura pu recevoir à cet effet de ladite autorité, pour ne point retarder les travaux du commerce.

ART. 47.

Enfin le bailli exercera tant sur les navires de commerce que sur le port, à l'égard des individus faisant partie des équipages desdits navires, tous autres actes de police administrative ou judiciaire qui sont en général de la compétence des commissaires de police.

§ 8.

De la surveillance des maisons des logeurs.

ART. 48.

Le bailli maritime exercera une surveillance spéciale sur les maisons où logent les marins.

ART. 49.

Ceux qui tiennent ces maisons devront avoir un registre dans lequel ils inscrivent les noms et prénoms, l'âge et la qualité des marins, ainsi que la date de leur entrée dans lesdites maisons et du jour qu'ils en sortiront.

Ils seront tenus d'exhiber ce registre à toute réquisition du bailli, et de celui de ses agents qui est chargé de cette surveillance, et de déposer chaque jour au bureau du bailli une feuille contenant l'indication des marins logés chez eux, conformément à ce qui est prescrit en général aux aubergistes par les règlements de police.

ART. 50.

Les aubergistes et autres personnes chez lesquelles on est reçu pour loger, devront faire également connaître au bureau du bailli les marins qu'ils auront reçus chez eux à cet effet, sans préjudice aux obligations que leur imposent les règlements de l'autorité municipale, concernant la police des maisons de logeurs.

ART. 51.

Les contraventions aux trois articles précédents seront poursuivies conformément aux lois et règlements relatifs à ceux qui tiennent des maisons de logeurs.

§ 9.

De la surveillance des autres lieux publics.

ART. 52.

Le bailli maritime surveillera, concurremment avec l'autorité chargée de la police locale, les maisons de prostitution, et exercera les mêmes attributions qu'envers les femmes publiques.

ART. 53.

Il exercera également tous actes de surveillance nécessaires dans les autres lieux publics où il se trouverait des marins.

ART. 54.

Lorsque le bailli ou l'un de ses agents qualifié à cet effet aura constaté par procès-verbal qu'une femme publique aurait commis publiquement un acte de prostitution ou qu'elle est atteinte du mal vénérien, ce procès-verbal sera transmis dans le premier cas au procureur du Roi, qui poursuivra cette femme devant le tribunal compétent, et au second cas, à l'administration municipale, pour qu'elle prenne à l'égard de ladite femme les moyens sanitaires prescrits par les règlements, et dont l'emploi est particulièrement nécessaire au maintien de la santé pour les matelots.

§ 10.

De l'intervention du bailli au licenciement et au payement des équipages et à la vente des navires.

ART. 55.

Les capitaines des navires de commerce qui auront armé dans le port pourront requérir le bailli d'être présent au payement qu'ils feront aux matelots, à leur retour, du restant de leurs gages.

Dans ce cas, le bailli dressera acte de payement, et il en remettra une copie au capitaine pour sa décharge.

ART. 56.

Le bailli tiendra note des gages des gens de l'équipage des navires qui ont armé dans le port, afin d'y recourir en cas de perte du rôle d'équipage, ou si ce rôle n'en faisait pas mention.

ART. 57.

Le bailli interviendra au licenciement des équipages de tout navire de commerce, lorsqu'il en sera requis par les parties intéressées.

ART. 58.

Il devra être également présent à la vente des navires ou de tout ou partie de

leurs agrès, quand il en sera requis, et dans ce cas, il tiendra registre de la date de la vente, des noms des vendeurs et acheteurs, de celui du navire et de la désignation ainsi que du prix des objets vendus.

CHAPITRE II.

DES AGENTS DU BAILLI-MARITIME ET DE SES RELATIONS AVEC LES AUTRES FONCTIONNAIRES PUBLICS.

§ 1.

Des agents du bailli.

ART. 59.

Le bailli-maritime aura sous ses ordres, tant pour le seconder que pour le remplacer dans tout ou partie de ses fonctions, des agents ou inspecteurs dont le nombre ne pourra excéder celui de trois.

Il n'en sera nommé provisoirement qu'un seul, jusqu'à ce que le besoin du service exige qu'il y en ait plusieurs.

ART. 60.

Le bailli aura en outre à sa disposition, pour le service de son canot, lorsque lui ou son agent devra se rendre à bord, deux rameurs qui seront nommés par l'administration locale pour ce service, si mieux elle n'aime y en affecter deux autres déjà attachés au service du port.

ART. 61.

Indépendamment des rondes que devront faire la nuit le bailli et ses agents sur les quais et autour du bassin, les rameurs seront de service chacun à tour de rôle, pendant la nuit, à l'effet de surveiller les mouvements qui pourraient avoir lieu, tant dans les ports que sur les quais, et de prévenir ainsi le bailli de toute tentative de vol ou de fraude qui pourrait être commise nuitamment.

ART. 62.

Le bailli devant répondre du fait de ses agents, et notamment de leur conduite sur les navires dans lesquels ils se transporteront, ils seront nommés par le maire de la ville sur la présentation dudit bailli.

ART. 63.

Les seuls procès-verbaux rédigés par le bailli maritime auront la force que les lois attribuent aux actes de cette espèce, lorsqu'ils sont rédigés par d'autres officiers de police ou de justice dans des matières analogues.

ART. 64.

Ces dispositions n'empêchent pas que l'agent du bailli ne puisse rédiger et si-

guer tous rapports relatifs aux faits qu'il est chargé de rechercher, de surveiller ou de constater; mais ces actes n'auront d'autre force que ceux des agents adjoints aux commissaires de police des villes pour les objets de police qui les concernent.

§ 2.

Du rapport du bailli maritime avec les autres fonctionnaires publics.

ART. 65.

Le bailli adressera, selon la nature des faits, les rapports de police qu'il rédigera soit au sous-intendant de l'arrondissement, soit au procureur civil, soit aux administrations locales, ou aux consuls étrangers qui lui auront adressé quelque réquisitoire.

ART. 66.

Il devra, dans tous les cas, donner connaissance de ces rapports au maire de la ville d'Ostende.

Il pourra en outre, dans les cas d'urgence, correspondre directement avec le gouverneur de la province ou même avec le département de la police à Bruxelles, conformément à l'art. 22 de l'arrêté du 1er octobre 1814, concernant les attributions de la police.

ART. 67.

Dans tous les cas de délit ou de contravention commis par des marins en quelques lieux que ce soit, ou par d'autres personnes à bord des navires amarrés dans le port, le bailli exercera dans toute l'étendue de la ville les fonctions d'officier de police auxiliaire concurremment avec les officiers de police locale.

ART. 68.

Si ces derniers arrêtent un marin prévenu de quelque délit, ils le remettront à la disposition du bailli-maritime, qui procèdera, ensuite, à l'égard de l'individu arrêté, conformément à ce qui est prescrit aux §§ 5 et 7 du chapitre Ier.

ART. 69.

Le bailli-maritime pourra, dans tous les cas où il le croira nécessaire, requérir la force publique, en se conformant à cet égard aux formalités prescrites pour les autres officiers de police.

§ 3.

Du timbre et de l'enregistrement, ainsi que des copies à délivrer des actes rédigés par le bailli ou ses agents.

ART. 70.

Les actes rédigés par le bailli dans les matières autres que délits ou contraventions, conformément au chap. Ier, seront soumis à la formalité du timbre et de l'enregistrement, sauf pour le cas où la loi dispense de cette formalité des actes semblables ou analogues.

ART. 71.

Les actes du bailli et de ses agents relatifs aux délits et contraventions qu'ils sont chargés de rechercher, ne seront assujettis au timbre et à l'enregistrement que dans le cas et dans la forme prescrits par la loi à l'égard des actes des autres officiers de police judiciaire.

ART. 72.

Lorsqu'à la demande des parties intéressées, le bailli leur délivrera des copies des actes par lui rédigés, autres que celles mentionnées au § 5 ci-après, elles seront payées au bailli sur le pied déterminé pour les greffiers de juges-de-paix dans les matières civiles, et sur celui qui est fixé pour les greffiers en général par le décret du 18 juin 1811, dans des matières criminelles.

§ 4.

Du traitement et autres émoluments du bailli-maritime et de ses agents.

ART. 73.

Les appointements et frais de bureau du bailli-maritime, ainsi que le traitement de ses agents, seront pays par la ville.

ART. 74.

Conformément à l'arrêté du 2 février dernier, le bailli-maritime aura le même traitement et les mêmes frais de bureau qu'un commissaire de police.

ART. 75.

Le traitement des agents du bailli sera de 240 florins, et celui de ses rameurs de 200 florins annuellement.

ART. 76.

Outre leur traitement, le bailli, ses agents et ses rameurs percevront en outre, conformément au prescrit dudit arrêté du 2 février, le cas échéant, les émoluments dont il est parlé ci-après.

ART. 77.

Au moyen de ce qui est accordé au bailli, à ses agents et à ses rameurs, il devra être fourni à toutes les dépenses que peut entraîner le bureau du premier et le service des autres, à l'acquisition et à l'entretien des canots dont ce service nécessite l'emploi. Néanmoins, le local nécessaire à son bureau lui sera fourni par la ville.

§ 5.

Des émoluments que pourront percevoir le bailli, ses agents et ses rameurs.

ART. 78.

Il sera payé au bailli-maritime, pour tout droit à raison des visites et autres

actes mentionnés au § 1 du chapitre Ier, y compris le timbre du certificat, par chaque navire de commerce étranger, la somme de deux florins six sols, plus six sols à raison de chaque homme d'équipage.

ART. 79.

Il lui sera payé pour la revue de sortie un florin.

ART. 80.

Il sera payé en sus aux agents dix sols pour la revue à l'entrée et la même rétribution pour la revue de sortie. Cette rétribution ne sera que de cinq sols aussi longtemps que le bailli n'aura besoin que d'un agent.

ART. 81.

Les navires nationaux ne payeront rien pour la revue à l'entrée; le droit à percevoir sur iceux à la revue de sortie sera de deux florins deux sols pour le bailli, et quatre sols pour chaque agent.

ART. 82.

Lorsqu'un capitaine d'un navire étranger enrôlera un ou plusieurs marins dans le port, il payera pour chaque acte d'enrôlement que rédigera le bailli, la somme de deux florins dix sols.

ART. 83.

Lorsqu'un navire armera dans le port, il sera payé au bailli, pour la confection du rôle d'équipage, deux florins quinze sols et quinze sols pour chaque agent.

Il sera en outre perçu pour chaque matelot quatre sols, dont deux tiers pour le bailli et un tiers pour les agents.

ART. 84.

Pour chaque visa de rôle d'équipage sans mutation, le bailli percevra neuf sols.

ART. 85.

Le capitaine ou le consul étranger qui requerra l'arrestation d'un matelot déserteur ou réfractaire, payera quatre florins dix sols pour le bailli, cinq sols pour chaque agent, un florin pour les rameurs et autant pour le transport à bord.

ART. 86.

En cas d'assistance du bailli au licenciement d'un équipage, il lui sera payé, tant pour droit de présence que pour tous actes qu'il sera dans le cas de rédiger, une somme de quatre florins.

ART. 87.

Lorsque le bailli sera requis d'assister à la vente d'un navire, de quelque par-

tie de navire ou de ses agrès, il lui sera payé pour la vente d'un navire entier un droit de présence de trois florins, et pour celle d'une partie de navire ou d'un lot d'agrès, douze sols.

ART. 88.

Les frais de timbre et de l'enregistrement des actes rédigés par le bailli ou ses agents, qui devraient être revêtus de cette formalité, seront toujours payés séparément par les parties intéressées; sauf dans le cas où il est spécifié qu'ils sont compris dans les droits à percevoir.

ART. 89.

Il ne pourra être perçu par le bailli ou ses agents d'autres droits que ceux spécifiés ci-dessus.

ART. 90.

Expédition du présent règlement sera transmise à LL. EE. les Ministres de l'Intérieur et de la Marine, à M. le gouverneur de la province de la Flandre occidentale, à M. le procureur général près la cour supérieure à Bruxelles, à M. le procureur du Roi près la cour d'assises de la même province, à M. le procureur du Roi près le tribunal de 1re instance à Bruges, à MM. les présidents du tribunal et de la chambre de commerce, ainsi qu'au maire de la ville d'Ostende et au bailli-maritime de cette ville, lequel est chargé d'en faire afficher tels extraits et en tels lieux qu'il appartiendra, et de le communiquer officiellement aux consuls établis dans le port.

Ainsi fait à Bruxelles, le 27 novembre 1816.

CH. DE THIENNES.

POUR COPIE CONFORME :

DEJONGHE.

POUR COPIE CONFORME :

Les Bourgmestre et Échevins d'Ostende,

H. SERRUYS.

PAR ORDONNANCE :

Le Secrétaire,

TH. JANSSENS.

NOUVEAU RÈGLEMENT DE 1838,

EN VIGUEUR A ANVERS.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT.

Considérant qu'il importe de fixer dans un règlement nouveau tout ce qui concerne le bailliage maritime d'Anvers;

Vu la proposition du conseil communal d'Anvers, arrêtée dans la séance du 21 octobre 1837 et approuvée par la députation permanente du conseil provincial;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE PREMIER.

DU BAILLI-MARITIME ET DE SES ATTRIBUTIONS.

ARTICLE PREMIER

Le devoir du bailli maritime est de surveiller l'exécution des lois et règlements relatifs à la police du port et des eaux, et, en conséquence, ses attributions sont réglées comme suit :

1° La visite des bâtiments de commerce à l'entrée;

2° La rédaction des actes constatant la perte de tout ou partie de l'équipage, et l'engagement des matelots, pendant le séjour d'un bâtiment étranger dans le port;

3° La formation des rôles d'équipage pour les navires nationaux, et la formation des actes d'enrôlement, pour les navires étrangers qui armeraient dans le port, ainsi que la revue des équipages de tout bâtiment de commerce, à la sortie du port;

4° L'arrestation des matelots déserteurs ou réfractaires;

5° La surveillance des eaux;

6° Les incendies qui éclateront à bord des navires;

7° La surveillance du chargement du lest;

8° La mise des bâtiments à la chaîne;

9° La police des ports, bassins, canaux et des bâtiments qui s'y trouvent;

10° La surveillance des maisons de logeurs destinées au logement des marins;

11° La surveillance des lieux publics en tant qu'elle regarde les marins;

12° L'intervention au licenciement et au payement des équipages, à la réquisition des parties intéressées ou de l'une d'elles.

ART. 2.

Le bailli-maritime, en sa qualité d'officier de police judiciaire, se conformera au code d'instruction criminelle et autres dispositions générales pour la police judiciaire.

De la visite des navires de commerce à l'entrée au port

ART. 3.

Lorsqu'un navire étranger de commerce entrera dans le port, le bailli-maritime y fera la revue de l'équipage, afin de s'assurer s'il ne se trouve point à bord des marins nés dans le royaume de Belgique. Les capitaines nationaux déposeront leur rôle d'équipage au bailliage maritime, à leur arrivée.

ART. 4.

Afin d'éviter aux navires les retards que pourraient leur occasionner les diverses visites auxquelles ils sont astreints, tant dans leur intérêt que dans celui de l'État, le bailli-maritime s'entendra, soit avec le médecin, soit avec le capitaine du port, pour que leur visite ait lieu en même temps.

ART. 5.

S'il se trouvait à bord des matelots nationaux qui auraient été enrôlés dans le royaume de Belgique, et que le capitaine ne pût justifier que toutes les formes prescrites pour l'enrôlement des marins nationaux eussent été remplies à leur égard, le bailli-maritime les réclamerait tout de suite et les ferait mettre à terre.

ART. 6.

Le bailli-maritime tiendra la main à la stricte exécution des lois et règlements en vigueur, relatifs au transport des poudres, si déjà, avant l'entrée au port, le pilote qui se trouve à bord n'avait fait décharger dans les lieux désignés par l'autorité celles qui étaient dans le navire.

ART. 7.

Pour que, d'un côté, le capitaine d'un navire étranger puisse faire constater du nombre d'hommes qui composent son équipage, à l'entrée dans le port, et constater les désertions qui auraient pu avoir lieu sur la rivière même, et pour que, de l'autre côté, il ne puisse faire arrêter, pendant son séjour dans le port, comme marins déserteurs ou réfractaires, d'autres individus que ceux qui faisaient réellement partie de l'équipage, à l'entrée, et afin de prévenir aussi tout recèlement de marins nationaux ou autres individus du royaume à son bord, le bailli-maritime délivrera au capitaine un certificat constatant le nombre d'hommes dont son équipage sera composé lors de la revue d'entrée.

ART. 8.

Il délivrera un pareil cirtificat aux capitaines des navires nationaux qui le requerront.

De la perte de tout ou partie de l'équipage et de l'enrôlement des matelots.

ART. 9.

Lorsque, pendant son séjour dans le port, le capitaine d'un navire étranger perdra un ou plusieurs hommes de son équipage, soit par décès, soit par désertion, soit autrement, le bailli-maritime constatera le fait au bas du certificat mentionné à l'article 7, et veillera à l'exécution des lois sur l'état-civil.

ART. 10.

Le capitaine ne pourra remplacer par des marins nationaux ceux qu'il aura perdus, qu'après avoir obtenu l'autorisation du bailli-maritime, qui s'assurera si les enrôlements proposés n'ont rien de contraire aux lois sur la milice, et si les marins qui doivent être enrôlés ne lui sont pas signalés d'ailleurs comme déserteurs d'autres équipages ou comme prévenus de quelque délit.

De la formation des rôles d'équipage et des revues à la sortie.

ART. 11.

Lorsqu'un navire de commerce armera dans le port d'Anvers, le bailli formera et remettra au capitaine le rôle d'équipage, s'il est national, et l'acte d'enrôlement, s'il est étranger.

ART. 12.

Avant de former le rôle, il passera les matelots en revue et s'assurera que l'enrôlement d'aucun d'eux n'est en opposition avec les lois de la milice, ou que ces individus ne se trouvent point dans l'un des cas mentionnés à l'article 10 ci-dessus.

ART. 13.

Il vérifiera notamment l'âge des marins et n'en recevra de l'âge de la milice que sur l'exhibition de leur certificat de position, constatant qu'ils n'ont pas été appelés à faire partie du contingent, ou qu'ils ont obtenu un congé en due forme, s'ils ont été appelés à servir.

ART. 14.

Le bailli-maritime n'admettra des matelots étrangers qu'autant qu'ils seraient porteurs de passe-ports en due forme, et qu'ils ne lui seraient point signalés comme déserteurs, réfractaires ou prévenus de quelque délit. La déclaration d'un consul, portant que le matelot qu'elle concerne appartient à son pays, pourra tenir lieu de passe-port.

ART. 15.

Le rôle d'équipage sera rédigé sur timbre, et le double en restera entre les mains du bailli-maritime.

ART. 16.

Le capitaine pourra naviguer pendant un an avec le même rôle d'équipage;

il devra néanmoins faire viser son rôle par le bailli-maritime, chaque fois qu'il rentrera dans le port, pendant le courant de cette année.

ART. 17.

Si l'armement n'a pour objet qu'un seul voyage, ou s'il a lieu pour plusieurs voyages, mais dont le nombre serait déterminé, et cet objet ayant été rempli avant la fin de l'année, le rôle d'équipage ci-dessus mentionné sera comme non avenu, et le capitaine ne pourra plus naviguer, dans le courant de l'année, avec le même équipage qu'en prenant un nouveau rôle.

ART. 18.

Le terme d'un an fixé pour la durée d'un rôle d'équipage n'est pas applicable à des navires destinés au long cours.

ART. 19.

Lorsqu'un navire sortira du port où il a armé, le bailli-maritime en passera l'équipage en revue, afin d'empêcher le transport à l'étranger de tous marins, nationaux ou autres, non inscrits sur le rôle d'équipage, et même de toute autre personne qui pourrait se trouver sur le navire, à titre de passager, sans que son passe-port eût été visé au préalable par lui, bailli-maritime.

ART. 20.

La même revue aura lieu à la sortie de tout autre navire de commerce national ou étranger, quand même il n'aurait pas armé dans le port.

De l'arrestation des matelots déserteurs et réfractaires.

ART. 21.

En cas de réclamation ou de dénonciation, soit des capitaines, soit des consuls contre les marins déserteurs ou réfractaires, le bailli maritime agira à leur égard, conformément aux lois et règlements.

ART. 22.

Dès que le marin aura été écroué, le bailli en donnera avis au capitaine ou au consul qui a requis son arrestation.

ART. 23.

L'envoi de cet avis sera constaté par un reçu signé de celui à qui il aura été fait, et qui indiquera l'heure à laquelle il aura eu lieu.

De la surveillance des eaux.

ART. 24.

Afin de concourir à l'empêchement de toute fraude, et de protéger les navires qui se trouvent dans le port contre les vols et les déprédations, le bailli-

maritime fera exercer, de nuit et de jour, une surveillance active sur les eaux du port.

ART. 25.

Cette surveillance sera particulièrement exercée sur les canots, barques, chaloupes ou bâtiments quelconques qui approcheraient les navires susdits, ou s'en détacheraient après le coucher et avant le lever du soleil.

ART. 26.

Les lois et règlements sur la répression de la fraude ayant déterminé la part du produit des amendes et confiscations qui est due à l'individu qui, sans appartenir à l'administration chargée de constater cette fraude, a néanmoins concouru à la constater, ou qui l'a constatée sans la concurrence des employés susdits, le bailli-maritime se conformera aux lois et règlements, le cas échéant, afin d'obtenir pour lui ou ses adjoints la part des amendes et confiscations à laquelle ils auront droit de prétendre à raison de quelque saisie par eux opérée ou constatée.

ART. 27.

Les contraventions dont il s'agit, et qui seront constatées par des procès-verbaux dûment affirmés, seront dénoncées par le bailli-maritime à l'administration communale, à l'autorité judiciaire ou à l'administration que la chose concerne.

Des incendies à bord des bâtiments.

ART. 28.

Lorsqu'il éclatera un incendie à bord d'un bâtiment, le bailli maritime s'y rendra avec ses adjoints et toutes autres personnes dont il croira le service et la présence nécessaires, et qu'il est autorisé à requérir à cet effet.

ART. 29.

Il placera ses agents de manière à prévenir les vols que l'on pourrait chercher à commettre.

ART. 30.

Il prêtera aux personnes chargées d'éteindre l'incendie toute l'assistance qui sera en son pouvoir.

ART. 31.

Il donnera enfin tous ses soins à n'omettre aucun de ses devoirs, soit en qualité d'officier ordinaire de police, soit en qualité d'officier auxiliaire.

De la surveillance au chargement du lest.

ART. 32.

Afin de prévenir tout abus qui pourrait être commis à l'occasion du chargement du lest, les capitaines et autres parties intéressées pourront requérir le bailli-

maritime de surveiller cette opération, soit par lui-même, soit par l'un de ses adjoints, et dans ce cas, la quantité du lestage qui sera transportée dans le navire, sera constatée par procès-verbal.

De la saisie des navires.

ART. 33.

Lorsque le bailli-maritime sera régulièrement requis de prêter main-forte à un officier ministériel, chargé de la saisie d'un navire de commerce qui se trouve dans le port, il sera tenu d'obtempérer à cette réquisition, pour autant qu'elle n'ait rien de contraire à la loi, sur le vu des pièces qui autorisent la saisie, et il en assurera l'exécution, soit au moyen de la mise à la chaîne, soit en plaçant sur le navire un ou plusieurs de ses agents, selon l'exigence des cas.

De la police du port et des bâtiments de commerce.

ART. 34.

Le bailli-maritime sera tenu de prêter main-forte aux capitaines qui requerraient son ministère afin de remettre le bon ordre à bord.

ART. 35.

En cas qu'il se commette un vol sur un navire marchand, le bailli-maritime s'y rendra, dressera procès-verbal du fait, constatera les effractions et autres circonstances aggravantes, et arrêtera les prévenus, s'il y a lieu.

ART. 36.

S'il apprend, soit par une dénonciation ou plainte, soit par la clameur publique ou de toute autre manière, qu'il a été commis un crime ou un délit dont l'auteur se serait réfugié à bord d'un navire de commerce, il s'y transportera immédiatement, à l'effet d'interroger l'individu inculpé, d'entendre les témoins nécessaires, et d'arrêter le prévenu, s'il y a lieu.

ART. 37.

Si le navire dont il s'agit est étranger, et qu'on en refuse l'entrée au bailli, soit en lui barrant le passage avec le pavillon, soit tout autrement, il dressera procès-verbal du fait, et il en enverra sur-le-champ un double au consul de la nation à laquelle appartient le bâtiment.

ART. 38.

Si le consul n'ordonne point la mainlevée de l'obstacle que l'on oppose au bailli-maritime, ce dernier en rendra compte au procureur du Roi et à l'administration communale, qui agiront comme de droit.

ART. 39.

Le bailli-maritime est également chargé de veiller à ce que l'on ne travaille sur aucun bâtiment (sauf pour les opérations de manœuvre), en aucun temps

avant le lever ou après le coucher du soleil, à moins qu'on ne lui représente une permission par écrit de l'autorité municipale, ou qu'il n'en ait lui-même accordé la permission, d'après l'autorisation qu'il aura pu recevoir, à cet effet, de ladite autorité, pour ne point retarder les travaux du commerce.

ART. 40.

Enfin, le bailli-maritime exercera, tant sur les navires de commerce que sur le port, à l'égard des individus faisant partie des équipages desdits navires, tous autres actes de police administrative ou judiciaire qui sont, en général, de la compétence du commissaire de police.

De la surveillance des maisons de logeurs.

ART. 41.

Le bailli-maritime exercera une surveillance spéciale sur les maisons où logent les marins.

ART. 42.

Ceux qui tiennent ces maisons, devront avoir un registre dans lequel ils inscriront les noms et prénoms, l'âge et la qualité des marins, ainsi que la date de leur entrée dans lesdites maisons et du jour qu'ils en sortiront.

Il seront tenus d'exhiber ce registre à toute réquisition du bailli-maritime et de celui de ces adjoints qui est chargé de cette surveillance, et de déposer, chaque jour, au bureau du bailli-maritime une feuille contenant l'indication des marins logés chez eux, conformément à ce qui est prescrit en général aux aubergistes par les règlements de police.

ART. 43.

Les aubergistes et autres personnes chez lesquels on est reçu pour loger, devront faire également connaître au bureau du bailli-maritime les marins qu'ils auront reçus chez eux à cet effet, sans préjudice aux obligations que leur imposent les règlements de l'autorité municipale, concernant la police des maisons de logeurs.

ART. 44.

Les contraventions aux deux articles précédents seront poursuivies conformément aux lois et règlements relatifs à ceux qui tiennent des maisons de logement.

De la surveillance des autres lieux publics.

ART. 45.

Le bailli maritime surveillera, concurremment avec l'autorité chargée de la police locale, les maisons de prostitution.

ART. 46.

Il exercera également tous actes de surveillance nécessaires dans les autres lieux publics, où il se trouverait des marins.

De l'intervention du bailli-maritime au licenciement et au payement des équipages.

ART. 47.

Les capitaines de navires de commerce qui auront armé dans le port, pourront requérir le bailli-maritime d'être présent au payement qu'ils feront aux matelots, à leur retour, du restant de leurs gages; dans ce cas, le bailli-maritime dressera acte du payement, et il en remettra une copie au capitaine pour sa décharge.

ART. 48.

La bailli-maritime tiendra note des gages des gens de l'équipage des navires qui ont armé dans le port, afin d'y recourir, en cas de perte du rôle d'équipage, ou si ce rôle n'en faisait pas mention.

ART. 49.

Le bailli-maritime interviendra au licenciement des équipages de commerce, lorsqu'il en sera requis par les parties intéressées ou l'une d'elles.

CHAPITRE II.

DES ADJOINTS DU BAILLI-MARITIME ET DE SES RELATIONS AVEC LES AUTRES FONCTIONNAIRES PUBLICS.

ART. 50.

Le bailli-maritime aura sous ses ordres deux adjoints, tant pour le seconder que pour le remplacer dans tout ou partie de ses fonctions, lorsqu'il sera occupé autre part.

Il règlera leur service entre eux.

ART. 51.

Ces adjoints surveilleront particulièrement les bassins, les quais, les maisons de logeurs, les lieux publics, etc., où il pourrait se trouver des marins.

ART. 52.

Le bailli-maritime aura, en outre, à sa disposition, quatre rameurs pour le service de son canot, lorsque lui ou ses adjoints devront se rendre à bord.

ART. 53.

Indépendamment des rondes que devront faire la nuit le bailli-maritime et ses adjoints sur les quais et autour des bassins, les rameurs seront de service chacun et à tour de rôle pendant la nuit, afin de surveiller les mouvements qui pourraient avoir lieu tant dans le port que sur les quais, et de prévenir ainsi le bailli-maritime de toute tentative de vol ou de fraude qui pourrait être commise nuitamment.

ART. 54.

Les adjoints seront nommés, sur la présentation du bailli-maritime, par le

conseil communal. Les dispositions des art. 125 et suivants de la loi communale leur sont applicables.

Les rameurs seront nommés par le même conseil et révocables par lui.

ART. 55.

Les procès-verbaux rédigés par le bailli-maritime auront la force que les lois attribuent aux actes de cette espèce, lorsqu'ils sont rédigés par d'autres officiers de police ou de justice dans des matières analogues.

ART. 56.

Ces dispositions n'empêchent pas que les divers adjoints du bailli-maritime ne puissent rédiger et signer tous rapports relatifs aux faits qu'ils sont chargés de rechercher, de surveiller ou de constater; mais ces actes n'auront d'autre force que ceux des agents adjoints aux commissaires de police des villes, pour les objets de police qui les concernent.

Des rapports du bailli-maritime avec les autres fonctionnaires publics.

ART. 57.

Indépendamment de ses rapports journaliers, le bailli-maritime est tenu de faire rapport à l'administration communale de tous les faits de police qu'il aura constatés par lui-même ou par ses agents. Il adressera aux consuls étrangers copie ou extrait de ceux de ces rapports qui pourraient les concerner.

ART. 58.

Si d'autres officiers de police arrêtent un marin prévenu de quelque délit, ils le remettront à la disposition du procureur du Roi et en informeront le bailli-maritime.

ART. 59.

Le bailli-maritime pourra, dans tous les cas où il le croira nécessaire, requérir la force publique, en se conformant, à cet égard, aux formalités prescrites pour les autres officiers de police.

Des timbres et de l'enregistrement des actes rédigés par le bailli-maritime ou ses adjoints.

ART. 60.

Les actes rédigés par le bailli-maritime dans les matières autres que délits ou contraventions, conformément au chapitre Ier, seront soumis à la formalité du timbre et de l'enregistrement, sauf pour le cas où la loi dispense de cette formalité des actes semblables ou analogues.

ART. 61.

Les actes du bailli-maritime et de ses adjoints, relatifs aux délits et contraventions qu'ils sont chargés de rechercher, ne seront assujettis au timbre et à l'enregistrement que dans le cas et dans la forme prescrits par la loi à l'égard des actes des autres officiers de police judiciaire.

Du traitement du bailli-maritime et de ses adjoints.

ART. 62.

Le personnel du bailliage maritime sera rétribué par la ville d'Anvers, sur le pied suivant, savoir :

Le bailli-maritime jouira d'un traitement de *quatre mille francs* . . . . . fr. 4,000 »

Le premier adjoint d'un traitement de *deux mille francs*. . 2,000 »

Le deuxième adjoint d'un traitement de *seize cents francs*. . 1,600 »

Les quatre rameurs d'un traitement de *six cents francs* chacun, soit ensemble. . . . . 2,400 »

Il leur est alloué, en outre, une part de *quatre francs* dans les douze francs, mentionnés au littera *G* de l'art. 64, pour arrestation d'un matelot.

Il sera, en outre, payé annuellement au bailli-maritime :

1° Pour loyer d'un local où se tiendront ses bureaux, qui devront s'établir à proximité des bassins ou aux bassins mêmes, une somme de *seize cents francs*. . . . . fr. 1,600 »

2° Pour frais de bureau, une somme de *dix-neuf cents francs*. 1,900 »

3° Pour l'entretien des canots qui sont la propriété de la ville et autres faux frais, une somme de *six cents francs*. . . . . 600 »

ART. 63.

Le personnel du bailliage maritime pourra être augmenté dans le cas où le besoin s'en ferait sentir plus tard.

ART. 64.

Les émoluments du bailliage maritime se percevront au seul profit et pour le compte de la ville d'Anvers, et sont fixés de la manière suivante :

Les navires étrangers payeront :

A. Pour tout droit à raison des visites mentionnées à l'art. 3 et suivants du Ier chapitre, une somme de *cinq francs*. . . . . fr. 5 »

Et en outre *cinquante centimes* pour chaque homme de l'équipage. 50

B. Pour la revue de sortie, *deux francs* . . . . . 2 »

C. Pour chaque acte d'enrôlement de marin dans le port, rédigé par le bailli-maritime, *quatre francs* . . . . . 4 »

Les navires nationaux payeront :

D. Pour la revue de sortie, *deux francs* . . . . . 2 »

Ils ne payeront rien pour celle d'entrée.

E. Pour la confection du rôle d'équipage, lorsqu'un navire armera dans le port, *neuf francs*. . . . . 9 »

Et en outre *cinquante centimes* pour chaque homme de l'équipage. 50

Objets divers.

Il sera payé :

F. Pour chaque visa de rôle d'équipage sans mutation, *un franc*. 1 »

G. Pour l'arrestation d'un matelot déserteur ou réfractaire, son transport à bord compris, *douze francs*. . . . . 12 »

Cette somme s'acquittera ou par le capitaine ou par le consul étranger qui aura requis l'arrestation.

H. Pour la mise à la chaîne d'un navire, et ce par la partie requérante, *douze francs*. . . . . fr. 12 »

J. Pour l'assistance requise au chargement du lest, *un franc*. . 1 »

K. Pour l'assistance du bailli-maritime au licenciement d'un équipage, tous actes compris, *huit francs* . . . . . 8 »

L. Toutes copies d'actes (autres que ceux mentionnés dans le présent article) rédigés par le bailli-maritime ou ses adjoints, qui seraient requises par les parties intéressées, seront payées sur le pied déterminé par les greffes de juges-de-paix dans les matières civiles, et sur celui qui est fixé pour les greffiers en général par le décret du 18 juin 1811, dans les matières criminelles.

M. Les frais de timbre et d'enregistrement des actes rédigés par le bailli-maritime ou un de ses adjoints, qui devraient être revêtus de cette formalité, seront toujours payés séparément par les parties intéressées.

ART. 65.

Le bailli-maritime tiendra un registre spécial et paraphé par le bourgmestre ou l'un des échevins, dans lequel il annotera, jour par jour, les recettes qu'il aura faites en vertu de l'art. précédent, et en versera, tous les mois, le montant dans la caisse municipale de la ville d'Anvers.

ART. 66.

A chaque versement ordonné ci-dessus, il remettra au collége des bourgmestre et échevins un compte spécifié et détaillé, signé par lui et son premier adjoint, de ses recettes mensuelles. L'administration communale, après vérification, arrêtera son registre contre la remise d'un récépissé du receveur municipal. Chaque année, le bailli-maritime rendra un compte général de ses recettes au conseil communal, qui l'arrêtera après vérification.

ART. 67.

Le bailli-maritime ne pourra percevoir, ni par lui, ni par ses adjoints, d'autres droits que ceux qui sont spécifiés ci-dessus, dont il sera tenu de délivrer quittance, à la demande des parties, sans autres frais que ceux du timbre.

ART. 68.

Les articles 64 et 67 seront affichés dans les bureaux du bailliage maritime.

ART. 69.

Le règlement pour le bailliage maritime du port d'Anvers, en date du 12 novembre 1816, est abrogé.

Donné à Bruxelles, le 13 juin 1838.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI.

Le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères,

DE THEUX.

DIRECTION
DU COMMERCE.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT.

Sur le rapport de Notre Ministre des l'Intérieur et des Affaires Étrangères, et sur la proposition qui nous a été faite par ce Ministre, de concert avec celui des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

Les deux branches de service comprenant respectivement *les bailliages maritimes et le service des secours maritimes aux navires en détresse*, seront, à partir du 1er novembre prochain, placées dans les attributions du Ministère des Travaux Publics.

Néanmoins, les dépenses relatives à l'exercice 1839 de la 2me de ces branches de service continueront d'être imputées sur le Budget du Département de l'Intérieur et des Affaires Étrangères.

ART. 2.

Nos Ministres susdits sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné le 30 octobre 1839.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur et des Affaires Étrangères,

DE THEUX.

Le Ministre des Travaux Publics,

NOTHOMB.

POUR EXPÉDITION CONFORME :

Le Secrétaire-Général du Ministère de l'Intérieur,

DUGNIOLLE.

Ostende, le 8 janvier 1840.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'arrêté royal du 30 octobre dernier ayant fait entrer dans les attributions du Ministère des Travaux Publics le bailliage maritime, cette nouvelle disposition a donné motif au conseil communal à croire que les traitements des agents du bailli ne seront plus supportés par la ville, attendu que celle-ci n'exerce aucune autorité sur ce service.

Il nous serait agréable, Monsieur le Ministre, que vous voulussiez bien confirmer à cet égard l'opinion du conseil.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Les bourgmestre et échevins de la ville d'Ostende,

H. SERRUYS.

PAR ORDONNANCE :

Le secrétaire, JANSENS.

Bruxelles, le 30 octobre 1840.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères,

MONSIEUR LE MINISTRE,

Vous aurez eu connaissance par le *Moniteur* et par ma lettre du 17 septembre dernier (division du commerce, n° 3576) de ma circulaire du même jour aux chambres de commerce, relativement à la désertion et à la rébellion des matelots des bâtiments de commerce.

Cette circulaire a donné lieu de la part de la chambre de commerce d'Anvers à la lettre dont copie est ci-jointe, et dans laquelle elle mentionne que c'est vainement que l'on s'est adressé au bailli-maritime d'Anvers pour obtenir la punition du délit d'insubordination ou de rébellion, commis, il y a peu de temps, par les matelots d'un navire belge en rade de Flessingue.

Comme il importe aux intérêts de notre navigation que les délits de l'espèce soient réprimés autant qu'il se peut, je crois devoir vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir bien vous enquérir des causes de l'impunité signalée par la chambre de commerce d'Anvers, et d'aviser aux moyens qui pourraient exister d'atteindre les coupables.

Du reste, comme il semble réel que notre législation sur la matière n'est pas en harmonie avec les besoins de notre marine marchande, et comme, d'un autre côté, cet objet se lie étroitement à la marine de l'État, je crois devoir vous prier, Monsieur le Ministre, de charger l'administration de la marine près de votre Département de préparer un projet de loi qui pourvoie aux besoins ci-dessus.

Le Ministre de l'Intérieur,

LIEDTS.

Anvers, le 30 septembre 1840.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

Monsieur le Ministre,

Par la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 17 du courant (direction du commerce et de l'industrie, n° 3576), vous portez à notre connaissance que, dernièrement, quatre matelots faisant partie de l'équipage d'un navire belge désertèrent leur bord dans un port anglais, et vous nous rappelez à cette occasion les démarches que doivent faire les armateurs et capitaines pour faire infliger les punitions comminées par nos lois, tant à de pareils déserteurs qu'à des matelots qui se seraient rendus coupables de rébellion à bord.

Tout en vous témoignant notre reconnaissance pour cette nouvelle preuve de votre sollicitude pour tout ce qui intéresse notre marine marchande, nous nous croyons obligés d'appeler de nouveau votre attention sur la défectuosité de notre législation maritime.

Récemment, un navire belge destiné pour un voyage de long cours se trouvant devant Flessingue pour y attendre des vents favorables, une maladie grave du capitaine obligea l'armateur à confier à un autre le commandement de son navire, et pour ce seul motif, les matelots refusèrent de continuer le voyage, nonobstant qu'ils eussent déjà touché deux mois de leurs gages. L'armateur s'est empressé de porter plainte au bailli-maritime, au procureur du Roi et au président du tribunal civil; mais il n'a pu obtenir justice, parce que, lui a-t-on répondu, de tels actes d'insubordination ne sont pas prévus par nos dispositions légales.

Vous apprécierez avec nous, Monsieur le Ministre, que l'impunité d'une semblable conduite ne peut que provoquer à de nouveaux désordres, et compromettre gravement la marine nationale, en même temps qu'elle rendrait impossible l'organisation d'une véritable police maritime.

Nous osons donc, en nous référant à notre rapport du 23 septembre, concernant les examens des capitaines, recommander avec instance, à vos soins bienveillants, la révision d'une législation inefficace pour réprimer les abus et

la création d'un ensemble de lois et règlements en harmonie avec les besoins actuels de notre marine.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus parfaite considération.

La chambre de commerce et des fabriques d'Anvers,

Le Président, CATEAUX-WATTEL.

Le Secrétaire, PAUL DIERCXSENS.

PROPOSITIONS D'ARTICLES

A AJOUTER AU PROJET CI-DESSUS.

1° Les gens de mer engagés sur des bâtiments de commerce ou de pêche belges, qui dans un port du royaume auraient déserté, ou qui se refuseront de se rendre à bord, et qui pourront être arrêtés avant le départ du navire, seront arrêtés et remis aux capitaines, pour faire le voyage auquel ils s'étaient engagés et pendant lequel ils n'auront que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû gagner.

2° Si le déserteur ou le réfractaire ne peut être arrêté avant le départ du navire, il sera condamné à huit jours de prison, à la restitution des avances, au payement envers le capitaine ou l'armateur des dommages résultant de la désertion, s'il y a lieu; il fera en outre une campagne extraordinaire de trois mois sur les vaisseaux de l'État, à la basse paie de son grade.

3° Ceux qui, à l'étranger, déserteront ou refuseront de se rendre à bord pendant le voyage, perdront les salaires, parts et toutes sommes qui pourraient leur être dues; s'ils peuvent être arrêtés et remis aux capitaines, ils achèveront le voyage à demi-salaire ou part, et feront, après leur retour, une campagne extraordinaire de trois mois sur les vaisseaux de l'Etat, à la basse paie de leur grade.

Si, avant le départ du navire, ils n'ont pas pu être arrêtés et remis au capitaine, ils seront condamnés à huit jours de prison, aux dommages envers le capitaine, s'il y a lieu, et à une campagne extraordinaire de six mois sur les vaisseaux de l'État, à la basse paie de leur grade.

4° Les capitaines de navire de commerce et les patrons naviguant à la pêche dénonceront les cas de désertion dans le délai de trois jours, savoir : dans les ports belges, aux baillis-maritimes, et à l'étranger, au consul belge ou, à défaut, au fonctionnaire chargé de la police locale. Les dénonciations énonçant les circonstances et les preuves de la désertion seront certifiées par le témoignage des trois principales personnes de l'équipage, et seront reçues sans frais. A défaut de dénonciation dans le délai prescrit, le capitaine ne peut former aucune demande d'indemnité à charge des déserteurs.

5° Tous frais quelconques à charge du capitaine ou de l'armateur, résultant soit de l'arrestation, soit de la relaxation, ou soit de la remise à bord d'un

déserteur ou réfractaire, n'excèderont pas douze francs, pour toutes ces opérations, ou, le cas échéant, trois francs pour chacune d'elles.

6° Les gens de mer convaincus d'avoir embarqué ou débarqué en fraude quelques objets dont la saisie constituerait le capitaine ou l'armateur en frais ou en dommages, seront condamnés au payement de ce dommage, s'il y a lieu. En tous les cas, ils seront condamnés à un mois de prison et à faire ensuite une campagne extraordinaire de six mois à bord des vaisseaux de l'État, à la basse paie de leur grade.

7° Pour la restitution des avances et des frais, et pour le payement des dommages, le capitaine ou l'armateur aura droit de toucher des mains de l'agent comptable du vaisseau de l'État, au moins le tiers de la paie du marin y embarqué en punition.

Ainsi délibéré, en séance de la chambre de commerce d'Ostende, du 14 septembre 1840.

Le Secrétaire, M. HAMMAN.

Le Président, J. VALCKE DE KNUYT.

Extrait du rapport de la Chambre de Commerce d'Anvers, du 23 septembre 1840.

. . . . . .

. . . . . .

Enfin, Monsieur le Ministre, nous croyons devoir appeler votre sollicitude sur l'insuffisance de nos lois maritimes actuelles, sur l'utilité qu'il y aurait de coordonner un ensemble de dispositions sur toutes les branches qui se rattachent à la navigation. Il conviendrait, entre autres, de former une inscription maritime, d'établir des classes et des syndics de gens de mer, de régler le mode d'avancement des marins, de formuler des bases fixes pour l'admission et l'embarquement des mousses, en un mot de mettre en vigueur un code maritime en harmonie avec la position, les usages et les mœurs des Belges. Ce code maritime devient d'autant plus urgent, que l'insuffisance de nos lois a provoqué dans ces derniers temps, parmi les matelots embarqués sur nos bâtiments, des exemples très-fréquents de mutinerie et d'indiscipline, qui pourraient gravement compromettre notre marine nationale, s'il n'y était pas apporté un prompt remède.

Bruxelles, le 18 mai 1840.

A Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères.

Monsieur le Ministre,

Le service des passe-ports se fait d'une manière toute différente dans les deux ports d'Ostende et d'Anvers.

Dans le premier, le bailli-maritime s'acquitte avec zèle des fonctions qui lui incombent comme officier de police du port, et à ce titre, chargé du service des passe-ports, en ce qui concerne les étrangers qui y débarquent. Mon prédécesseur lui avait accordé pour ce service une indemnité annuelle, par la raison que le bailli-maritime était considéré comme agent de l'autorité locale; j'ai cru devoir la lui retirer à la suite de l'arrêté du 30 octobre 1839, ce fonctionnaire me paraissant, par la nature de ses fonctions, tenu à l'examen des passe-ports et à la surveillance des étrangers; ce n'est pas là, en effet, un service en dehors de ses attributions; il peut même s'y livrer sans compromettre en rien l'acquit de ses autres devoirs.

D'ailleurs le bailliage maritime rapporte annuellement des sommes assez considérables pour que le titulaire ne doive pas recevoir une augmentation de traitement pour un service qu'il me semblerait obligé à faire, en exécution de la loi, alors même qu'il dût salarier à ce sujet un aide spécial.

A Anvers, le bailliage maritime est resté vacant depuis 1830, et les fonctions en sont restées desservies par un intérimaire, par suite du conflit existant entre le Gouvernement et la ville d'Anvers, sur la nature de ces fonctions;..... l'administration n'a pu se fier à lui pour la vérification des passe-ports et la surveillance des étrangers. Avec l'autorisation de M. le Ministre de l'Intérieur et de concert avec le Département des Finances, j'ai confié ce service à un brigadier de la douane, qui a été dispensé de tout autre service et auquel il est alloué un supplément de traitement de 500 francs, outre le remboursement de ses dépenses, qui résultent de la nécessité où il se trouve d'être habituellement à Lillo pour y attendre les paquebots.

Toutefois cet employé ne possède pas, pour exercer ces fonctions, les mêmes facilités que le bailliage maritime. Il n'a pas de bureau proprement dit; il n'a pas de personnel dont il puisse disposer; il n'a pas de nacelle pour aller à la rencontre des bateaux à vapeur et se rendre, le cas échéant, à bord des vaisseaux à voile, etc. Il est encore assujetti à beaucoup d'autres dépenses qui doivent lui être remboursées, et auxquelles le bailli-maritime ne serait pas tenu.

L'absence d'un bailli titulaire porte un préjudice notable à l'intérêt public; aujourd'hui que la question se trouve tranchée par l'arrêté royal susrappelé, je pense qu'il conviendrait de nommer immédiatement à ce poste un homme apte et intelligent. Il pourrait se charger, ainsi que cela a lieu à Ostende, du service des passe-ports, et ce serait une dépense de moins sur le Budget de l'État.

L'administrateur de la sûreté publique,

HODY.

ORDONNANCE DU ROI CONCERNANT LES CLASSES.

(31 OCTOBRE 1784.)

Sa Majesté s'étant fait représenter les ordonnances et règlements concernant les classes, et ayant reconnu que la forme d'administration donnée à cet établissement dans son origine, ne convenait plus à son état actuel, qu'il était nécessaire d'y faire quelques changements, et d'ajouter aux anciennes lois, les nouvelles dispositions dont l'expérience d'un siècle a fait reconnaître la nécessité : que les inspections momentanées prescrites par l'ordonnance du 27 septembre 1776, ne suffisant pas pour établir l'ordre et prévenir les abus, il est devenu nécessaire d'y substituer une inspection constante et suivie, confiée à des officiers préposés à des districts particuliers, et résidant sur les côtes; de partager entre eux et les commissaires les fonctions que ceux-ci remplissent seuls actuellement; de régler l'administration des classes d'une manière semblable à celle des ports, et de la lier à toutes les autres parties du service de la marine; ayant pareillement reconnu que les lois pour le classement des gens de mer n'étaient pas assez précises; que l'ordre établi par l'ordonnance de 1689 sur les levées n'était pas suivi depuis longtemps et ne pouvait plus l'être; que l'usage d'envoyer séparément et sans ordre dans les ports les gens de mer levés, est sujet aux plus grands inconvénients; qu'il serait par conséquent aussi conforme à ses vues de justice et de sa bienfaisance que convenable au bien du service de sa marine, de déterminer exactement ce qui doit servir à faire distinguer et reconnaître ceux qui seront dans le cas d'être classés; de fixer des règles pour les lever successivement et à tour de rôle, en accordant des avantages au chefs de familles, et laissant aux matelots qui ne seront pas employés la plus grande liberté de s'occuper à la navigation marchande ou à la pêche, d'établir des moyens de conduire dans les ports ceux qui seront levés, en leur procurant dans leurs marches les secours dont ils ont besoin, de les réunir aux époques où ils sont nécessaires, et de concilier ainsi leur avantage particulier avec la sûreté du service; et Sa Majesté voulant aussi régler les récompenses qu'elle se propose d'accorder aux gens de mer, ainsi qu'aux veuves et aux enfants de ceux qui seront morts sur ses vaisseaux; déterminer les cas où ils seront susceptibles de pensions d'invalides, la valeur de ces pensions et l'ordre qui devra être suivi dans leur distribution; assurer la subsistance des familles des gens de mer employés à son service, en leur faisant payer des à-compte sur les salaires, et faire connaître ses intentions sur tout ce qui concerne l'ordre, le régime et la police des classes, elle a ordonné et ordonne ce qui suit :

TITRE PREMIER.

De la division des classes en départements, quartiers et syndicats.

Article Premier.

Toute l'étendue des côtes maritimes et des rivières sujettes à l'ordre des clas-

ses continuera d'être divisée en six départements, savoir : Brest, Toulon, Rochefort, le Havre, Dunkerque et Bordeaux, conformément à l'ordonnance du 27 septembre 1776.

ART 2.

Le département de Brest, du Havre et de Dunkerque seront attachés au port de Brest, et particulièrement destinés à fournir les gens de mer et les ouvriers nécessaires aux armements, constructions et travaux de ce port. Le département de Toulon sera pareillement attaché au port de Toulon; et ceux de Rochefort et de Bordeaux, au port de Rochefort.

ART. 3.

Chaque département sera divisé en quartiers, et chaque quartier en syndicats de gens de mer.

ART. 4.

Le département de Brest comprendra 20 quartiers, savoir : St-Malo, etc.

Le département de Toulon comprendra 12 quartiers, savoir : Antibes, etc.

Le département de Rochefort comprendra 10 quartiers, savoir : Noirmoutier, etc.

Le département du Havre comprendra 9 quartiers, savoir : Dieppe, etc.

Le département de Dunkerque comprendra 4 quartiers, savoir : Calais, etc.

Le département de Bordeaux comprendra 15 quartiers, savoir : Blaye, etc.

ART. 5.

La division de chaque quartier en syndicats de gens de mer sera réglée d'après leur étendue et le nombre des gens classés qu'ils contiennent; et il en sera arrêté des états particuliers par le secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

TITRE II.

Des officiers préposés à l'administration des classes.

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi un inspecteur général des classes, qui sera toujours choisi parmi les officiers généraux de la marine.

ART. 2.

Il sera pareillement établi quatre inspecteurs particuliers, dont un pour le département de Brest, un pour celui de Toulon, un pour ceux de Rochefort et de Bordeaux, et un pour ceux du Havre et de Dunkerque. Lesdits inspecteurs seront subordonnés à l'inspecteur général, et choisis parmi les capitaines de vaisseau retirés.

ART. 3.

Les inspections seront divisées en arrondissements, composés d'un ou de

plusieurs quartiers, suivant l'état annexé au présent titre; et il sera préposé à chaque arrondissement un officier, sous le titre de chef des classes, lequel sera subordonné à l'inspecteur, et sera toujours choisi parmi les capitaines ou les lieutenants de vaisseau retirés.

ART. 4.

Il sera attaché à chaque arrondissement un officier retiré, pris dans les grades subalternes de la marine, pour aider le chef des classes, et le suppléer en cas de besoin; et il en sera placé deux dans les arrondissements de Brest, Nantes et Bordeaux.

ART. 5.

Il y aura un commissaire des classes dans chacun des soixante-dix quartiers dénommés dans le titre précédent, S. M. supprimant les syndics faisant fonction de commissaire, ainsi que les syndics des classes. Lesdits commissaires seront choisis parmi les commis des bureaux de la marine, et ceux des bureaux des ports et des classes, sur les comptes qui en seront rendus par leurs chefs, au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 6.

Les commissaires continueront à être sous les ordres des intendants ou ordonnateurs de leurs départements respectifs, pour tout ce qui concerne la comptabilité, et tous les objets relatifs à la navigation marchande et aux rôles d'équipage; et quant à ce qui concerne le classement, les levées et les revues, ils se conformeront aux ordres qui leur seront donnés par les inspecteurs.

ART. 7.

Il sera établi dans chaque syndicat, formant les sous-divisions des quartiers, un syndicat des gens de mer, qui sera sous les ordres du chef des classes et du commissaire du quartier.

ART. 8.

Lesdits syndics seront choisis, autant qu'il sera possible, parmi les maîtres et officiers mariniers hors de service, les capitaines et patrons retirés, et, à leur défaut, parmi les sergents et bas-officiers des troupes de la marine, s'il s'en trouve qui aient les qualités et les connaissances nécessaires, et ils seront nommés, sur la présentation des chefs des classes et des commissaires, par les inspecteurs particuliers, qui en rendront compte au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 9.

Il y aura dans chaque quartier un trésorier chargé de la caisse des gens de mer, conformément à l'ordonnance du 1er juin 1782; et lesdits trésoriers demeureront sous l'inspection des commissaires des classes.

ART. 10.

Les appointements des inspecteurs particuliers seront fixés à 3.600 livres par an, et il leur sera payé en outre annuellement une somme de 1,000 livres pour frais de secrétaire. Les appointements des chefs des classes seront de 1,500 livres, et il leur sera payé 500 livres pour frais de secrétaire; et les appointements des officiers attachés aux arrondissements des classes seront de 900 livres.

ART. 11.

Les commissaires des classes seront payés chacun sur le pied de 2,400 ou de 2,000, suivant les quartiers auxquels ils seront attachés, et conformément aux états qui seront arrêtés par S. M., lesquels fixeront pareillement les sommes qui devront leur être payées annuellement pour entretien de commis et frais de bureau.

ART. 12.

Les syndics des gens de mer seront payés relativement à l'étendue des syndicats, et au nombre des gens classés qu'ils contiendront, suivant les états qui seront pareillement arrêtés par S. M.

ART. 13.

Les inspecteurs, chefs des classes et officiers attachés aux classes porteront l'uniforme de leur grade, et les commissaires des classes continueront à porter celui qui a été déterminé par l'ordonnance du 27 septembre 1776.

ÉTAT *des arrondissements des classes.* — INSPECTION DE BREST.

NOMS DES ARRONDISSEMENTS.	NOMS DES QUARTIERS.
Saint-Malo	Saint-Malo. Dinan.
Saint-Brieuc	Saint-Brieuc. Tréguier
Etc., etc., etc., etc.	

TITRE III.

De l'Inspecteur Général.

ARTICLE PREMIER.

L'inspecteur général veillera à l'exécution de tout ce qui sera prescrit par la présente ordonnance, concernant le classement, les matricules, les levées, les marches et conduite des gens de mer et ouvriers, et suivra toutes ces parties du service des classes, d'après les comptes qui lui seront rendus, et les états qui lui seront envoyés par les inspecteurs particuliers.

ART. 2.

Il fera, dans l'espace de deux ans, la tournée entière des quatre inspections du royaume; il s'assurera, dans ces tournées, si les inspecteurs particuliers, les chefs des classes et officiers attachés aux arrondissements, les commissaires et les syndics, remplissent exactement leurs fonctions, et si les matricules et états sont tenus conformément aux règles prescrites : il examinera les registres des trésoriers et l'état de leurs caisses, et rendra compte au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, des observations qu'il aura faites dans chaque quartier.

ART. 3.

Il donnera aux inspecteurs particuliers, aux chefs des classes et aux commissaires, les instructions nécessaires pour établir la plus grande uniformité dans le service et dans la police des classes; de manière que toutes les inspections et tous les quartiers soient conduits sur les mêmes principes, et régis avec les mêmes formes, dans les moindres détails.

ART. 4.

Il dressera, à la fin de chaque année, les états des demandes de pensions ou soldes d'invalides, et de gratifications, de tous les gens de mer et ouvriers, à l'exception des maîtres entretenus dans les ports, et il arrêtera les rôles desdites soldes d'invalides et gratifications, suivant les ordres du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, conformément à ce qui est prescrit aux titres XV et XVII de la présente ordonnance.

TITRE IV.

Des Inspecteurs.

ARTICLE PREMIER.

Les inspecteurs résideront dans l'étendue de leur inspection, et ne pourront s'en absenter sans un congé du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, lequel ne sera accordé que sur la demande de l'inspecteur général, et lesdits inspecteurs en informeront le commandant du port dans le district duquel se trouve leur inspection.

ART. 2.

Ils ordonneront de tout ce qui concerne le classement, les levées, les marches et conduites des gens commandés pour le service de S. M., et veilleront à ce que les chefs des classes, les officiers attachés aux arrondissements, les commissaires et les syndics se conforment à ce qui leur sera prescrit par la présente ordonnance.

ART. 3.

Ils feront tous les ans la tournée entière de leur inspection, accompagnés dans chaque quartier par le chef des classes et le commissaire, et feront faire en leur présence, par lesdits commissaires, les revues des gens de mer classés.

ART. 4.

Ils examineront, dans ces tournées, les matricules et états tenus par les commissaires, et les rôles de tour de service des syndicats ; ils observeront si tous ceux qui doivent être inscrits sur lesdits matricules, rôles et états, y sont portés, et en la qualité qui leur convient, conformément à ce qui sera prescrit au titre du classement; ils détermineront quels sont les gens classés qui doivent être déclarés hors de service; et prendront des notes sur ceux qui peuvent prétendre aux pensions d'invalides, et ceux qui demandent à être déclassés.

ART. 5.

Ils examineront pareillement les registres des trésoriers des gens de mer et les viseront : ils s'assureront si les sommes envoyées soit pour les levées, les soldes, les parts de prises, les à-compte aux familles ou tout autre objet, ont été employées et distribuées promptement, et à qui de droit.

ART. 6.

Ils recevront, dans les revues, les plaintes et réclamations qui pourront être faites par les gens de mer et ouvriers, et y feront droit si leur objet est relatif au classement, aux levées, ou à la police des classes.

ART. 7.

S'ils remarquent quelque omission ou négligence dans la comptabilité ou s'il leur est porté quelque plainte à cet égard, et qu'elle leur paraisse fondée, ils feront leurs observations aux commissaires des classes et aux trésoriers, et en écriront à l'intendant ou ordonnateur du département.

ART. 8.

Ils rendront compte, après leurs tournées, au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, de toutes les observations qu'ils auront faites, relativement au service des classes et à l'état des quartiers, et ils en adresseront une copie à l'inspecteur général.

ART. 9.

Ils dresseront tous les deux mois en temps de paix, et tous les mois en temps de guerre, l'état de situation de leur inspection, composé des états particuliers de chaque quartier, que les commissaires leur adresseront; ledit état contenant le nombre d'officiers-mariniers, matelots, novices et ouvriers de chacun desdits quartiers, en distinguant les gens hors de service et ceux en état de servir, les présents, les absents, ceux qui seront employés au service du Roi, et ceux qui seront embarqués sur les bâtiment de commerce, soit pour le long cours, soit pour le grand ou petit cabotage.

ART. 10.

Ils enverront ledit état de situation au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, à l'inspecteur général et au commandant du port, auquel leur

inspection est attachée, en y ajoutant tous les éclaircissements qui seront demandés, sur le nombre et l'espèce de gens de mer et ouvriers que renferment les quatiers, et sur les ressources qu'on peut y trouver pour les armements et les travaux dudit port.

ART. 11.

Lorsqu'il leur sera adressé des ordres généraux de levée, ils feront la répartition du nombre d'hommes qui leur seront demandés, entre les différents quartiers : ils enverront les ordres particuliers aux chefs des classes et aux commissaires, avec les états de route, et ils prendront les mesures convenables pour la marche et la conduite des hommes commandés, conformément à ce qui sera prescrit au *Titre des conduites*.

ART. 12.

Ils prendront connaissance de l'état du commerce et de la navigation dans les ports compris dans l'étendue de leur inspection, du nombre, de l'espèce et de l'état des navires appartenants à ces ports, et de tous ce qui intéresse la sûreté de la navigation ; mais ils ne pourront donner aucun ordre à cet égard, et ils se contenteront d'en rendre compte au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 13.

Ils tiendront un registre dans lequel seront transcrits tous les comptes qu'ils auront rendus au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, à l'inspecteur général et aux commandants des ports, ainsi que les ordres qu'ils recevront, et ceux qu'ils auront donnés aux chefs des classes et aux commissaires.

TITRE V.

Des Chefs des Classes.

ART. 1er.

Les chefs des classes feront leur résidence dans le chef-lieu du quartier principal de leur arrondissement ; ils ne pourront s'absenter dudit arrondissement sans la permission de l'inspecteur particulier, ni sortir de l'étendue de l'inspection, sans un congé du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, lequel ne sera accordé que sur la demande de l'inspecteur général et sur la proposition qui en sera faite par l'inspecteur particulier.

ART. 2.

Ils tiendront un registre ou état nominatif de tous les officiers-mariniers, matelots, novices et ouvriers des quartiers de leur arrondissement, et y noteront les gens en état de servir et les hors de service, les présents et les absents.

ART. 3.

Ils pourront, lorsqu'ils le jugeront convenable, se transporter dans les bureaux des classes, y examiner, sans déplacer, les matricules, registres et états, et en prendre des notes et extraits.

ART. 4.

S'ils reconnaissent quelque erreur ou omission dans lesdits registres, ils feront leurs observations au commissaire, et dans le cas où celui-ci n'y aurait pas égard, ils en rendront compte à l'inspecteur.

ART. 5.

Ils veilleront à ce que les syndics remplissent exactement leurs fonctions et leurs devoirs, et tiennent régulièrement les états de leurs syndicats; et ils se feront rendre compte par lesdits syndics de tous les changements, et des mouvements des gens de mer.

ART. 6.

Ils viseront les états de situation qui seront dressés par les commissaires des classes, après avoir comparé lesdits états avec leurs registres; et s'ils y observent quelque différence, ils la feront remarquer au commissaire, afin que celui-ci réforme ces états, s'il y a lieu, faute de quoi ils feront mention de leurs observations dans le *visa*.

ART. 7.

Ils dresseront, de concert avec les commissaires des classes, les rôles de tour de service de chaque syndicat; et ils exécuteront, aussi conjointement avec eux, les ordres de levée qui leur seront adressés, en la manière qui sera prescrite au *Titre des levées*.

ART. 8.

Ils feront toutes les dispositions nécessaires pour la marche des gens de mer et ouvriers commandés pour le service de S. M., nommeront les chefs qui doivent les conduire, et fixeront le jour et le lieu du départ, suivant les ordres qu'ils auront reçus, ainsi qu'il sera plus amplement déterminé au *Titre des conduites*.

ART. 9.

Ils feront observer les règles de la police des classes, prendront des informations sur ceux qui y auront contrevenu, sur les absents et les déserteurs, et aviseront aux moyens de les faire arrêter ou rentrer dans leurs quartiers : ils les puniront, s'il y a lieu, les renverront aux commandants des ports, ou les dénonceront aux amirautés, suivant l'exigence des cas, ainsi qu'il sera prescrit au *Titre des déserteurs*.

ART. 10.

Ils donneront les permissions de s'absenter des quartiers, à ceux des gens de mer qui seront dans le cas de les obtenir, et se concerteront avec les commissaires, pour le nombre et la durée des permissions qui pourront être accordées dans chaque quartier.

ART. 11.

Ils feront tous les ans la tournée générale de leur arrondissement, conjointement avec les commissaires des classes, au temps de l'année où le plus grand nombre des gens de mer se trouve rassemblé dans les quartiers de leur arrondissement, et l'époque de ladite tournée sera fixée par l'inspecteur.

ART. 12.

Ils s'assureront, dans ces tournées, de l'exactitude des états tenus par les syndics, s'informeront de l'état des gens de mer, de leurs familles, de leurs besoins et de leurs ressources; ils recevront les plaintes et réclamations qui pourront être faites, pour y avoir égard, s'il y a lieu, ou pour en conférer avec le commissaire des classes, si elles ont pour objet des demandes en payement de sommes dues relativement au service du Roi, et ils en rendront compte à l'inspecteur.

ART. 13.

Indépendamment desdites tournées, ils se transporteront dans les ports et lieux de leur arrondissement, toutes les fois que le bien du service y exigera leur présence, ou qu'ils en recevront l'ordre de l'inspecteur.

ART. 14.

Ils s'occuperont de tout ce qui peut intéresser le service des classes et contribuer à l'augmentation du nombre des gens de mer; ils prendront des informations sur l'état du commerce maritime et de la pêche, sur le nombre et l'espèce de bâtiments employés, et sur tout ce qui a rapport à la sûreté de la navigation sur les côtes de leur arrondissement, pour en rendre compte à l'inspecteur : mais sans pouvoir rien ordonner à cet égard, ni sur tout ce qui concerne la police des ports, rades et côtes, et celle de la pêche, et en se renfermant dans les bornes des fonctions qui leur sont attribuées.

ART. 15.

Ils accompagneront l'inspecteur dans la tournée de leur arrondissement, et lui communiqueront les observations qu'ils auront faites sur des objets relatifs au service, ou qui intéresseront les gens de mer et ouvriers de leur arrondissement, particulièrement sur ceux qui pourront être déclarés hors de service, et ceux qui seront dans le cas de prétendre aux pensions d'invalides ou à quelque grâce particulière.

TITRE VI.

Des Officiers attachés aux Arrondissements des Classes.

ART. 1.

Les officiers attachés aux classes résideront dans le lieu de l'arrondissement qui sera déterminé par l'inspecteur, et ne pourront s'absenter dudit arrondisse-

ment sans sa permission, ni sortir de l'étendue de l'inspection sans un congé du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, lequel ne sera accordé que sur la demande de l'inspecteur général, à qui l'inspecteur particulier fera passer celle qui lui aura été adressée par le chef des classes de l'arrondissement.

ART. 2.

Ils tiendront des états des gens de mer et ouvriers du quartier dans lequel ils résideront, et ils enverront tous les mois au chef des classes les notes des changements et des mouvements desdits gens de mer, pour être portées sur l'état général de l'arrondissement.

ART. 3.

Ils suppléeront le chef des classes dans ledit quartier, l'y représenteront, exerceront toutes ses fonctions, et donneront aux gens de mer les permissions de s'absenter, d'après les ordres particuliers ou généraux qu'ils recevront du chef, auquel ils enverront tous les mois l'état des permissions qu'ils auront accordées.

ART. 4.

Ils veilleront sur la conduite des syndics et au maintien de la police des classes, exécuteront tous les ordres qui leur seront donnés par le chef des classes, et lui rendront compte de tout; et lorsqu'ils seront chargés de la conduite des levées, ils se conformeront à ce qui sera prescrit à cet égard au *Titre des conduites*.

ART. 5.

L'officier attaché aux classes, ou le plus ancien d'entre eux, s'ils sont plusieurs, suppléera le chef en son absence, et remplira toutes ses fonctions dans l'étendue de l'arrondissement.

TITRE VII.

Des Commissaires des Classes.

ARTICLE PREMIER.

Les commissaires des classes résideront dans le chef-lieu de leurs quartiers, et ne pourront s'absenter sans un congé du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, lequel sera demandé par l'intendant ou ordonnateur du département, qui pourvoira aux moyens de remplacer lesdits commissaires pendant leur absence.

ART. 2.

Ils tiendront la matricule des gens de mer classés, inscriront sur ladite matricule les noms, âges, lieux de naissance, demeures et signalements de tous lesdits gens de mer; y noteront tous leurs services, tant sur les vaisseaux de S. M. que sur les bâtiments marchands, et successivement les augmentations de grade et de paie qui leur seront accordées aux désarmements des vaisseaux, et raie-

ront les noms de ceux qui auront été déclarés hors de service par les inspecteurs, conformément à ce qui sera prescrit au Titre XV.

ART. 3.

Ils tiendront un rôle particulier des volontaires, un autre des hors de service, un troisième des invalides et un quatrième des capitaines, maîtres et pilotes-lamaneurs, reçus en la manière prescrite par les règlements.

ART. 4.

Ils tiendront pareillement le rôle des ouvriers non-navigants qui seront dans le cas d'être commandés pour les travaux des ports et des arsenaux, et y noteront tous leurs services.

ART. 5.

Ils tiendront aussi des états contenant les noms, âges, demeures et signalements de ceux qui commencent à naviguer ou à exercer des professions relatives à la marine, dans l'étendue de leurs quartiers, conformément à ce qui sera prescrit au *Titre du classement.*

ART 6.

Ils remettront à chacun de ceux qui seront inscrits sur les états et matricules, les bulletins et livrets dont il sera fait mention ci-après au *Titre du classement*, et ils noteront sur les livrets les avancements, les mouvements et les permissions de s'absenter.

ART. 7.

Ils tiendront des états des bâtiments de commerce appartenants aux ports de leur quartier, en désignant leurs espèces, noms et ports en tonneaux, et y feront mention de tous leurs armements et désarmements, ainsi que de leur état et des changements de propriétaires et de capitaines, en suivant lesdits navires depuis leur construction ou leur première entrée dans les ports du quartier, jusques à leur naufrage, prise ou destruction, ou jusqu'à ce qu'ils aient cessé d'appartenir à ces ports.

ART. 8.

Ils dresseront, tous les deux mois, en temps de paix, et tous les mois, en temps de guerre, un état de situation contenant le nombre d'officiers-mariniers, matelots, novices et ouvriers de leur quartier, en distinguant les présents, les absents, ceux qui sont employés au service du Roi, ceux qui sont embarqués sur les bâtiments du commerce, soit au long cours, soit au grand ou au petit cabotage, les gens en état de servir et les hors de service.

ART. 9.

Ils y joindront l'état des changements arrivés pendant la durée de ces deux mois, comprenant le nombre des nouveaux classés, celui des morts, des hommes déclarés hors de service, passés au rôle des invalides, établis dans un autre

quartier, absents sans nouvelles, ainsi que de ceux qui auront été reçus capitaines ou pilotes-lamaneurs, et ils feront, à la fin de chaque année, un résumé de ces états, et la balance des acquisitions et pertes de leur quartier.

ART. 10.

Ils feront deux copies de l'état de situation et de celui des changements ; ils les communiqueront au chef des classes de l'arrondissement, pour être visées par lui, et en adresseront ensuite une à l'intendant ou ordonnateur du département, et l'autre à l'inspecteur des classes.

ART. 11.

Ils enverront aussi, tous les trois mois en temps de paix, et tous les mois en temps de guerre, au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, un extrait de l'état des vaisseaux et autres bâtiments de leurs quartiers, dans lequel ils noteront s'ils sont en construction, désarmés, en radoub, en armement ou à la mer, et ils y joindront des observations sur l'état de ces navires.

ART. 12.

Ils se conformeront pour la tenue et la forme des registres, matricules et états, à l'instruction particulière et aux modèles qui seront envoyés par le secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 13.

Ils feront tous les ans, à l'époque qui aura été fixée par l'inspecteur, la tournée de leur quartier, conjointement avec le chef des classes, ou avec l'officier qui le représentera, et feront en sa présence la revue de tous les gens de mer de chaque syndicat.

ART. 14.

Ils surveilleront la conduite des syndics, s'assureront s'ils tiennent les états et les rôles en la forme et de la manière qui sera prescrite : et ils se feront représenter lesdits états toutes les fois qu'ils le jugeront convenable, pour les comparer aux matricules et les corriger, s'il y a lieu.

ART. 15.

Ils accompagneront l'inspecteur dans la tournée de leur quartier, feront en sa présence la revue générale des gens de mer, et lui donneront tous les éclaircissements, notes et mémoires qu'il leur demandera.

ART. 16.

Ils se conformeront pour tout ce qui concerne l'exécution des ordres de levée, et les rôles de tour de service des syndicats, à ce qui sera prescrit au *Titre des levées*.

ART. 17.

Ils suivront la comptabilité des trésoriers des invalides et des trésoriers des

gens de mer, parapheront et arrêteront leurs registres, vérifieront l'état de leurs caisses, et se feront remettre, dans les premiers jours de chaque mois, l'état ou bordereau de leur situation, qu'ils adresseront, après l'avoir vérifié et visé, au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 18.

Lorsqu'il leur sera envoyé des ordres de payement, ils les feront parvenir aux trésoriers avec les lettres de changes qui leur seront adressées, conformément au règlement du 1er août 1782; ils tiendront la main à l'exécution de ces ordres, feront prévenir les gens de mer de l'époque des payements, ou en feront publier l'avis, expédieront des mandats sur le trésorier à chacune des parties prenantes, s'assureront s'ils ont été acquittés, et arrêteront les états généraux des payements faits en conséquence desdits ordres.

ART. 19.

Lesdits commissaires prendront des informations sur les gens classés qui se seront absentés des quartiers sans permission, ou qui auront déserté; et ils se concerteront avec les chefs des classes sur les moyens de les faire rentrer dans leurs quartiers.

ART. 20.

Ils expédieront les rôles d'équipage des navires en armement dans les ports de leurs quartiers, suivant la forme actuellement établie; et ils feront quatre expéditions desdits rôles, l'une pour être remise au capitaine du navire, la seconde pour être déposée à l'amirauté, la troisième pour être remise au trésorier des invalides, et la quatrième pour demeurer au bureau des classes.

ART. 21.

Lors des désarmements, ils feront la liquidation des salaires ou parts, pour régler les sommes à payer à la caisse des invalides; et ils dresseront les rôles de désarmement, dont une expédition demeurera au bureau, et l'autre sera remise au trésorier des invalides.

ART. 22.

Ne pourront néanmoins, à raison de ladite liquidation, décider les contestations qui s'élèveront entre les capitaines et les gens de leurs équipages, soit relativement aux salaires et parts, soit pour toute autre cause quelconque, mais ils renverront les parties à se pourvoir par-devant l'amirauté.

ART. 23.

Ils enverront à la fin de chaque mois au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, un état des armements et désarmements des navires marchands, avec les rôles d'équipage, lesquels leur seront ensuite renvoyés.

ART. 24.

Ils se feront représenter les rôles d'équipage des navires français qui entreront

dans les ports de leurs quartiers, pour les vérifier et viser ; et s'ils reconnaissaient que les capitaines aient embarqué ou débarqué quelque matelot ou passager, sans qu'il en ait été fait note sur le rôle, ou soient tombés dans quelqu'autre contravention aux règlements, ils les dénonceront aux officiers des amirautés.

TITRE VIII.

Des Syndics des gens de mer.

ARTICLE PREMIER.

Les syndics des gens de mer résideront dans l'étendue de leur syndicat, et ne pourront s'en absenter sans la permission du chef des classes, ou de l'officier qui le représentera en son absence, et sans celle du commissaire des classes.

ART. 2.

Ils s'occuperont particulièrement à connaître les gens de mer et ouvriers de leur syndicat, afin de pouvoir donner au chef des classes et au commissaire, toutes les notes et renseignements qui leur seront demandés.

ART. 3.

Ils tiendront un état desdits gens de mer et ouvriers, contenant leurs noms, âge, signalement, qualité et solde au service, et la désignation particulière de leur domicile.

ART. 4.

Cet état sera conforme au modèle qui leur sera remis par le commissaire des classes, et divisé en deux rôles, l'un des gens en état de servir, l'autre des hors de service; et chacun de ces rôles divisé en deux parties, la première contenant les gens de mer, la seconde les ouvriers non naviguants.

ART. 5.

Ils y noteront les mouvements desdits gens de mer et ouvriers, les permissions de s'absenter qui leur seront accordées, leurs passages dans un autre syndicat et leur changement de domicile.

ART. 6.

Ils représenteront lesdits états au chef des classes et au commissaire, lorsque ceux-ci feront leurs tournées, et toutes les fois qu'ils le demanderont; et ils leur enverront, tous les deux mois, une note des morts, des absents, de ceux qui seront rentrés dans leurs paroisses, de ceux qui seront venus nouvellement s'y établir, de ceux qui auront passé dans d'autres syndicats, et de tous les changements qui y seront survenus.

ART. 7.

Lorsqu'ils seront informés que quelqu'un desdits hommes classés est absent depuis plus de huit jours sans permission, ils le noteront sur l'état, et en don-

neront avis sur-le-champ au chef des classes et au commissaire, ainsi que de tout ce qu'ils pourront découvrir concernant les absents sans nouvelles, et les déserteurs.

ART. 8.

Ils prendront les informations nécessaires pour connaître ceux des habitants des paroisses comprises dans le district de leur syndicat, qui commenceront à exercer des professions relatives à la marine, et ils en instruiront le chef des classes et le commissaire.

ART. 9.

Ils garderont le rôle de tour de service qui leur sera remis par le chef des classes; ils afficheront ce rôle dans un lieu apparent de leur maison, et en laisseront prendre des copies qu'ils ne pourront refuser de collationner, s'ils en sont requis, aux officiers municipaux des lieux, et à toutes autres personnes, suivant ce qui sera prescrit au *Titre des levées*.

ART. 10.

Ils exécuteront ponctuellement tous les ordres qui leur seront donnés par le chef des classes et par le commissaire pour les levées et conduites, et pour tous autres objets relatifs au service et à la police des classes.

ART. 11.

Ils jouiront pendant la durée de leur syndicat, des priviléges et exemptions accordés aux syndics des classes, par l'art. 9 de la déclaration du 21 mars 1778.

ART. 12.

Fait S. M. très-expresses inhibitions et défenses auxdits syndics des gens de mer, de prendre ou de recevoir directement ou indirectement, de quelque manière et sous quelque prétexte que ce soit, aucun présent, soit en argent ou en denrées comestibles, ou autre chose quelconque, des gens de mer et ouvriers, à peine de concussion : enjoint aux chefs des classes, officiers attachés aux arrondissements et commissaires des classes, d'y tenir exactement la main.

TITRE IX.

Des Trésoriers des gens de mer.

ARTICLE PREMIER.

Les trésoriers des gens de mer demeureront chargés de tous les payements qui devront être faits dans les quartiers aux gens de mer et ouvriers, à raison du service de S. M., conformément au règlement du 1er juin 1782.

ART. 2.

Ils se conformeront aux ordres de payement et états de distribution qui leur

seront remis par les commissaires des classes, pour les avances, conduites, à-compte aux familles, décomptes de campagnes, parts de prises, gratifications et autres objets.

ART. 3.

Ils tiendront un registre coté et paraphé par le commissaire, sur lequel ils inscriront, jour par jour et de suite, leur recette et dépense.

ART. 4.

Les commissaires leur remettront les rescriptions et lettres de change envoyées par l'intendant ou ordonnateur du Département, lesquelles seront passées à leur ordre; et ils s'occuperont à en faire le recouvrement le plus promptement qu'il sera possible.

ART. 5.

Ils feront les payements aux jours qui seront indiqués par les commissaires des classes, conformément aux états généraux de distribution, et sur les mandats particuliers explicatifs de l'objet de ces payements, lesquels seront délivrés par lesdits commissaires à chacune des parties prenantes.

ART. 6.

Ils noteront les payements en marge des états de distribution, y joindront les mandats acquittés par les parties prenantes, ou signés par deux témoins domiciliés, comme pièces justificatives, et les présenteront tous les mois au commissaire pour les vérifier, arrêter et viser, ainsi que les mandats pour conduite des marins naufragés, et autres payements extraordinaires dont ils feront un rôle particulier.

ART. 7.

Lors des levées, ils délivreront à chacun des syndics, sur les mandats du commissaire, les sommes qui seront ordonnées, et ils formeront l'état général des dépenses de ladite levée, d'après les états particuliers des payements faits dans les syndicats, lesquels états leur seront remis, signés par les syndics et visés par le commissaire.

ART. 8.

Lesdits trésoriers représenteront leurs registres à l'inspecteur et aux commissaires des classes, toutes les fois qu'ils en seront requis, et ils remettront audit commissaire, tous les mois, un état ou bordereau de leur caisse, signé et certifié par eux.

ART 9.

Ils lui remettront pareillement tous les six mois un état des sommes non-réclamées, lequel sera communiqué au chef des classes, qui fera, conjointement avec le commissaire, les recherches nécessaires pour découvrir ceux qui ont droit d'y prétendre.

ART. 10.

Ils formeront un état particulier de celles desdites sommes qui auront demeuré pendant deux ans sans réclamation, et le remettront au commissaire pour être par lui envoyé au secrétaire d'Etat ayant le Département de la Marine, conformément à l'art. 8 du règlement du 1er juin 1782.

ART. 11.

Les trésoriers des gens de mer ne pourront s'absenter plus de huit jours de leur résidence, sans en prévenir le commissaire des classes, et sans qu'il ait agréé celui qu'ils chargeront de les remplacer, et duquel lesdits trésoriers demeureront responsables.

TITRE X.

Du Classement.

ART. 1er.

Tous ceux qui commenceront à naviguer ou à exercer des professions relatives à la marine, dans les lieux soumis au régime des classes, seront inscrits sur des états particuliers, conformément à l'art. 5 du *Titre des commissaires des classes.*

ART. 2.

Lesdits états seront au nombre de trois, savoir: un pour les mousses et novices, un pour les pêcheurs et bateliers, et un pour les apprentis-ouvriers.

ART. 3.

L'état des mousses et novices comprendra les noms de tous ceux qui, n'étant point encore classés, s'embarqueront comme gens de mer sur les navires expédiés pour le commerce ou la pêche, et se présenteront pour être inscrits sur les rôles de l'équipage desdits navires.

ART. 4.

Seront inscrits dans l'état des pêcheurs et bateliers, tous ceux qui s'occuperont de la pêche du poisson frais, soit à la mer, soit sur les côtes, dans les rades, étangs, canaux et rivières, compris dans l'étendue des quartiers des classes, les préposés au service des pêcheries, parcs, bordigues, maniguières, et madragues, et les haleurs de Seine, ainsi que les bateliers, radeliers, patrons, conducteurs et mariniers des bateaux, barques, bacs, alléges et autres bâtiments auxquels il n'est point délivré de rôle d'équipage, et qui ne naviguent que dans l'intérieur des rades, rivières, canaux et étangs, compris dans ladite étendue des quartiers des classes; et ne seront point exceptés les matelots des pataches des fermes de S. M., non plus que ceux des canots des gouverneurs et commandants des places, ni de toutes autres personnes de quelque qualité et condition qu'elles soient.

ART. 5.

L'état des apprentis-ouvriers comprendra ceux des professions de charpentiers de navires, perceurs, poulieurs, calfats, voiliers, cordiers, tonneliers et scieurs-de-long, établis dans les ports, villes et lieux assujettis aux classes.

ART. 6.

Il sera délivré *gratis* par le commissaire des classes, à chacun de ceux qui seront inscrits sur les deux derniers états, un bulletin portant certificat de leur enregistrement, et contenant leurs noms, âge, demeure et signalement. Enjoint S. M. à tous maîtres et patrons de bateaux-pêcheurs, conducteurs de bateaux de rivière, et maîtres-ouvriers des professions relatives à la marine, de déclarer aux commissaires des classes ou syndics, les noms de tous les mariniers, garçons et apprentis qui se présenteront pour être employés par eux sans être munis dudit bulletin, et ce à peine de huit jours de prison.

ART. 7.

Tous ceux qui, ayant atteint l'âge de dix-huit ans, auront navigué pendant l'espace d'un an sur les vaisseaux de S. M. ou sur les navires marchands, et qui déclareront vouloir continuer à naviguer, ou se présenteront pour être inscrits de nouveau sur un rôle d'équipage, seront portés sur la matricule et classés comme matelots, et ne pourront être employés dans les levées qu'en ladite qualité.

ART. 8.

Seront pareillement classés ceux qui se trouveront inscrits depuis plus d'un an sur l'état des pêcheurs et bateliers, et qui, ayant atteint ledit âge de dix-huit ans, déclareront qu'ils veulent continuer à exercer leurs professions; mais ils ne seront notés sur la matricule que comme novices, et ne seront employés dans les levées qu'en ladite qualité, jusqu'à ce qu'ils aient fait six mois de navigation, soit sur les vaisseaux de S. M., soit sur les navires marchands.

ART. 9.

Seront pareillement inscrits sur le rôle des ouvriers non-naviguants, ceux desdits ouvriers âgés de dix-huit ans qui auront été compris dans l'état des apprentis depuis plus d'un an, et qui voudront continuer à exercer leurs professions; quant à ceux de ces ouvriers qui, ayant navigué, se trouveront dans le cas d'être classés comme matelots, ils seront inscrits en ladite qualité, sur la matricule des gens de mer; et il sera seulement fait note à leur article de la profession qu'ils exercent.

ART. 10.

Les commissaires avertiront ceux qui seront dans le cas d'être classés par l'art. 7 *du présent Titre*, lorsqu'ils se présenteront pour être portés sur un rôle d'équipage, et inscriront en leur présence sur le registre des matricules, leurs noms, âge, demeure et signalement, ainsi que la note de leurs navigations et services antérieurs à cette époque; et lesdits gens de mer seront réputés classés par ladite inscription, et sujets à être commandés pour le service de S. M.

ART. 11.

Les commissaires feront avertir les pêcheurs et bateliers qui devront être classés conformément à l'art. 8, lesquels seront tenus de se présenter au bureau au jour et heure désignés dans l'avis, par écrit, qui leur sera remis par le syndic, et d'y déclarer s'ils veulent continuer à naviguer ou à faire la pêche, auquel cas ils seront inscrits sur le registre des matricules, et ceux qui ne se présenteront pas sur l'avis qu'ils en auront reçu, seront pareillement classés, s'ils continuent à exercer leurs professions.

ART. 12.

Il sera délivré *gratis* par le commissaire à chacun des nouveaux classés, un livret sur lequel sera transcrit l'article de leur classement, pris du registre de la matricule ; ledit livret contiendra une instruction sur les obligations et devoirs des gens de mer, leurs priviléges et exemptions.

ART. 13.

Les augmentations de grade et de paye que les matelots acquerront au service de S. M., et qui leur seront accordées aux désarmements des vaisseaux sur lesquels ils auront servi, seront notés successivement sur la matricule et sur leur livret; et il y sera pareillement fait note de tous leurs services, tant sur les vaissaux de S. M. que sur les navires marchands, ainsi que des congés qui leur seront accordés. Enjoint S. M. à tous les gens classés de porter toujours sur eux ledit livret; et au cas qu'ils le perdent, il leur en sera délivré un second, contenant l'extrait de leur article, pris de la matricule, et certifié par le commissaire, pour lequel ils payeront *cinq sous* au trésorier des gens de mer.

ART. 14.

Ne pourront être rayés des matricules que ceux qui auront été déclassés en la manière qui sera réglée par les articles *ci-après*, ceux dont la mort aura été constatée, ceux qui auront changé de quartier, ceux qui seront déclarés hors de service ou admis aux pensions d'invalides, et ceux qui seront reçus capitaines ou pilotes-lamaneurs, dont les noms seront portés sur les rôles particuliers tenus à cet effet.

ART. 15.

Ceux qui, ayant commencé à naviguer ou à faire la pêche, auront été inscrits sur les états mentionnés aux art. 3 et 4 *du présent titre*, mais qui ne seront point encore classés et portés sur les matricules, pourront renoncer auxdites professions, en le déclarant aux commissaires qui les rayeront des états.

ART. 16.

Ceux qui, étant classés, voudront renoncer à la navigation et à la pêche, le déclareront aux chefs des classes et aux commissaires, et il en sera fait note sur le registre de la matricule et sur leur livret; ils continueront néanmoins à être

soumis à la police des classes et aux ordres de levée pendant un an ; et si, pendant ce délai, ils continuent à exercer ou reprennent quelques-unes des professions maritimes, leur déclaration sera rayée ; mais s'ils persistent pendant un an, ils seront déclassés et rayés des matricules par les ordres de l'inspecteur, qui en rendra compte au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 17.

Les chefs des classes et les commissaires ne recevront, pendant la guerre, aucune déclaration des gens de mer pour renoncer à leurs professions ; et celles qui auraient été faites avant la guerre, mais dont les délais ne soient pas expirés, seront renvoyées, quant à leur exécution, à l'époque de la paix ; et on n'y aura aucun égard lors des levées.

ART. 18.

Ceux qui, après avoir été déclassés, reprendront l'exercice des professions auxquelles ils auront renoncé, seront classés de nouveau en la qualité qu'ils avaient précédemment.

ART. 19.

Les gens de mer classés jouiront des exemptions et priviléges qui leur ont été accordés par la déclaration du 21 mars 1778 : Enjoint S. M. aux inspecteurs, chefs des classes, officiers attachés aux arrondissements, et aux commissaires des classes, de veiller au maintien desdits priviléges, et de rendre compte au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, de toutes les atteintes qui pourraient y être portées.

TITRE XI.

Des Devoirs des gens classés et de la Police des classes.

ARTICLE PREMIER.

Les gens de mer classés ne pourront s'absenter de leur quartier pendant plus de huit jours, sans une permission expresse et par écrit du chef des classes ou de l'officier qui le remplacera, et ce à peine de trois jours de prison, laquelle punition pourra être prolongée proportionnellement à la durée de leur absence.

ART. 2.

Lesdites permissions, qui seront délivrées *gratis*, ne porteront congé que pour un temps limité ou pour des voyages désignés ; il en sera fait note sur le livret de celui auquel elles seront accordées, et elles seront représentées au commissaire des classes.

ART. 3.

Tous ceux des gens de mer qui ne seront pas actuellement commandés pour le service de S. M. ou qui ne seront pas dans le cas d'être compris dans les levées dont les ordres auront été annoncés, seront libres de s'embarquer, en temps de paix, sur les bâtiments armés dans les ports de leurs quartiers, pour le commerce ou la pêche, sans être obligés de demander des permissions particulières.

ART. 4.

Ne pourront, même pendant la paix, lesdits gens de mer s'embarquer sur les bâtiments qui seront armés dans les ports d'un autre quartier que celui où ils sont classés, ni dans le leur, pendant la guerre, s'ils n'en ont obtenu la permission du chef des classes, ou de l'officier qui en remplira les fonctions; et lesdites permissions porteront congé pour un temps limité, ou spécifieront l'espèce des voyages que lesdits gens de mer pourront entreprendre.

ART. 5.

Les chefs des classes s'entendront avec les commissaires des classes pour déterminer le nombre et la durée des permissions de s'absenter des quartiers, qui pourront être accordées; et ils se concerteront pareillement, lorsqu'ils auront reçu avis d'ordres levées, pour déterminer provisoirement le nombre de gens de chaque syndicat qui, se trouvant dans le cas d'être commandés suivant leur tour de rôle, doivent être retenus dans le quartier jusqu'à nouvel ordre; et ils en feront passer une note aux syndics.

ART. 6.

Fait S. M. très-expresses inhibitions et défenses à tous gens de mer de passer en pays étrangers, ou de s'embarquer sur des navires étrangers, sous les peines qui seront prononcées au *Titre des déserteurs :* pourront néanmoins les inspecteurs accorder en temps de paix à quelques matelots ou autres gens de mer, des permissions de s'embarquer sur des navires étrangers, pour apprendre les langues ou acquérir des connaissances particulières relatives à la navigation.

ART. 7.

Tous ceux qui auront obtenu des permissions de s'abstenir de leurs quartiers, de naviguer sur les bâtiments de commerce, ou de s'embarquer sur les navires étrangers, seront tenus de rentrer dans lesdits quartiers à l'expiration du terme porté par ces congés, à moins qu'ils n'aient été retenus par force majeure, ce dont ils justifieront: et ils se présenteront au commissaire des classes ou à leurs syndics, lorsqu'ils rentreront dans leurs paroisses.

ART. 8.

Les chefs des classes, les officiers attachés aux arrondissements et les commissaires des classes feront arrêter ceux des gens de mer qui seront trouvés hors de leurs quartiers, après l'expiration du terme de leurs permissions ou congés, ainsi que ceux qui ne pourront représenter lesdits permissions et congés ou en justifier par les notes de leur livret: ils en donneront avis au chef de l'arrondissement ou au commissaire du quartier, auxquels lesdits gens de mer appartiennent, et les feront rentrer dans lesdits quartiers le plus promptement qu'il sera possible.

ART. 9.

Les bateliers, radeliers, mariniers et autres classés sur les rivières et canaux,

pourront naviguer dans toute l'étendue desdits rivières et canaux, quoique hors des limites de leur quartier, sans être obligés d'obtenir une permission particulière.

Art. 10.

Seront seulement tenus lesdits bateliers, ainsi que les ouvriers non-naviguants, sujets à être commandés pour les travaux des ports, de se présenter tous les ans au commissaire des classes de leur quartier, ou au syndic dans le district duquel ils sont compris, lesquels en feront note sur le livret desdits bateliers et ouvriers.

Art. 11.

Ceux des gens classés qui voudront quitter leur quartier pour s'établir dans un autre, seront tenus, à peine de trois jours de prison, d'en prévenir le chef des classes de l'arrondissement, et le commissaire du quartier qui en fera note sur la matricule et sur leur livret, et qui les raiera de ladite matricule, lorsqu'ils auront rapporté le certificat de leur inscription sur celle d'un autre quartier.

Art. 12.

Ceux qui voudront transporter leur domicile d'un syndicat dans un autre du même quartier, seront pareillement obligés, et sous la même peine, d'en prévenir leur syndic, et de se présenter à celui dans le syndicat duquel ils vont s'établir.

Art. 13.

Les propriétaires et principaux locataires des maisons, dans les villes et lieux sujets aux classes, seront tenus de remettre au syndic des gens de mer, la liste des gens classés logés chez eux, et de l'avertir, dans le délai de huit jours, de leur déménagement, absence ou mort.

Art. 14.

Enjoint S. M. à tous les gens de mer classés et ouvriers non-naviguants, de se présenter, soit pour les levées, revues ou toute autre cause quelconque relative au service, toutes les fois qu'il leur sera ainsi ordonné, par le chef ou autre officier des classes ou les syndics, à peine de huit jours de prison.

TITRE XII.

Des Levées.

Article Premier.

Tous les gens de mer classés seront obligés de marcher successivement et à tour de rôle, lorsqu'ils seront commandés pour le service de S. M., et ils ne seront plus divisés en classes, pour servir alternativement, ainsi qu'ils l'avaient été par l'*ordonnance de* 1689.

Art. 2.

Le chef des classes et le commissaire dresseront de concert, pour chaque

syndicat, un rôle nominatif des gens de mer de service, et un autre des ouvriers non-naviguants : ces rôles seront divisés en deux colonnes, l'une contenant les noms des garçons, l'autre les noms des gens mariés. Les garçons qui tiennent lieu de chef de famille et la soutiennent par leur travail, seront portés dans la colonne des gens mariés.

ART. 3.

Ils règleront le rapport suivant lequel chaque colonne doit fournir aux levées dans chacun des syndicats, de manière que le tour des garçons revenant plus souvent, ils soient un tiers de temps de plus au service ou à peu près que les gens mariés.

ART. 4.

Les gens d'une même famille ne seront point inscrits à la suite les uns des autres sur lesdits états, en sorte qu'autant qu'il sera possible, ils soient rarement obligés de marcher tous à la même levée.

ART. 5.

Ne seront pas compris dans lesdits rôles de service, les capitaines au grand cabotage, reçus conformément aux règlements. Pourront néanmoins être commandés ceux qui n'auraient pas navigué depuis un an en leur dite qualité de capitaine, à moins qu'ils n'eussent lors de la levée un navire en armement.

ART. 6.

Les maîtres au petit cabotage ne seront exempts des levées qu'autant qu'ils commanderont actuellement un bâtiment et depuis un an au moins.

ART. 7.

Les pilotes-lamaneurs, reçus en la manière prescrite par le règlement du 10 mars 1784, ne seront pas compris non plus dans lesdits rôles, et ne seront pas soumis aux ordres de levées.

ART. 8.

Les maîtres de bateaux et autres bâtiments de pêche, dont les équipages seront de huit hommes au moins, et qui commanderont lesdits bateaux depuis plus d'un an, ne seront pas inscrits sur les rôles de service, et ne pourront être levés que par un ordre particulier du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 9.

Quant aux maîtres et patrons des bateaux et autres bâtiments qui naviguent sur les rivières et canaux, les inspecteurs examineront l'état desdites navigations, prendront les avis des chefs des classes et des commissaires sur les exemptions qu'il convient d'accorder pour l'avantage du commerce de ces rivières, et en rendront compte au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, qui prononcera sur lesdites exemptions pour chaque rivière ou canal,

en distinguant par leur dénomination, le port en tonneaux et l'emploi, les bâtiments dont les maîtres seront dispensés des ordres de levée.

ART. 10.

Tout homme de mer ayant trois fils actuellement classés sera exempt des levées et ne sera point compris dans les rôles de service; ceux de ses enfants qui auront été tués sur les vaisseaux de S. M., qui seront morts au service, ou qui auront été déclarés invalides, à raison de leurs blessures, seront considérés comme existants.

ART. 11.

Le chef des classes et les commissaires se communiqueront respectivement tous les ans, après les tournées, leurs observations sur les changements à faire dans ces rôles, suivant les notes qu'ils auront prises sur les lieux, et ils se concerteront pour lesdits changements, s'ils jugent à propos d'en faire.

ART. 12.

Le rôle particulier de chaque syndicat, visé par le chef des classes et par le commissaire, sera remis au syndic des gens de mer, et affiché dans un lieu apparent de sa maison. Les officiers municipaux des lieux, les curés des paroisses, les chefs de corps et communautés de pêcheurs, bateliers et ouvriers, pourront en prendre des copies, lesquelles seront collationnées par les syndics.

ART. 13.

Les ordres de levée seront envoyés par le secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, ou par le commandant et l'intendant du port, et seront adressés aux inspecteurs et aux ordonnateurs des départements, qui les feront passer aux chefs des classes et aux commissaires, et dans des cas particuliers, lesdits ordres pourront être adressés directement auxdits chefs des classes et aux commissaires.

ART. 14.

Les chefs des classes feront une répartition du nombre et de l'espèce d'hommes demandés, par syndicat, suivant la proportion qu'ils auront réglée de concert avec le commissaire des classes, de manière que chaque syndicat ne fournisse, autant qu'il sera possible, que proportionnellement au nombre de gens de mer ou d'ouvriers qu'il convient.

ART. 15.

Ils dresseront les États nominatifs des levées de chaque syndicat, en suivant la proportion des colonnes et l'ordre des rôles, depuis les derniers commandés dans la levée précédente, et en recommençant par la tête de la colonne lorsqu'elle aura été parcourue en entier.

ART. 16.

Ces états seront envoyés aux commissaires, qui pourront faire telles obser-

vations qu'ils jugeront convenables, mais sans que la levée puisse être arrêtée ou retardée; et si les chefs des classes n'ont pas égard à ces observations, lesdits commissaires pourront les adresser à l'inspecteur, et lui demander sa décision.

ART. 17.

Les ordres de marcher pour le service seront signés par le chef des classes ou par l'officier attaché au quartier, et remis à chacun de ceux qui doivent être levés, ou en leur absence, laissés à leur domicile, et il leur sera enjoint dans lesdits ordres de se trouver aux jour et lieu qui auront été fixés pour le départ.

ART. 18.

Lorsque la levée excèdera le quart de la totalité du nombre des hommes en état de servir dans le quartier, le chef des classes ou l'officier attaché au quartier et le commissaire se transporteront dans les paroisses pour faire ladite levée; et si elle est moins considérable, ils la feront faire par les syndics, en envoyant à chacun d'eux l'état nominatif de la levée de leur syndicat et les ordres signés.

ART. 19.

Les commissaires règleront, sur les états de levée, le montant des avances qui auront été ordonnées, et le feront remettre aux syndics, par les trésoriers des gens de mer, sur les mandats qu'ils délivreront à cet effet auxdits syndics, lesquels feront inscrire en marge des états de levée les quittances des avances qu'ils payeront; et lesdites quittances des avances seront signées par ceux qui auront reçu ces avances, ou s'ils ne savent point écrire, par deux témoins domiciliés.

ART. 20.

Les syndics présenteront, après la levée, ces états quittanciés au commissaire des classes qui les vérifiera, les visera et les remettra ensuite au trésorier, pour servir de pièces justificatives au compte général des dépenses de ladite levée.

ART. 21.

Si quelqu'un des gens de mer et ouvriers commandés croit avoir des raisons légitimes pour être dispensé de marcher à cette levée, il les exposera à l'officier et au commissaire qui feront la levée, ou au syndic, pour les leur faire parvenir, et ledit officier se concertera avec le commissaire pour prononcer sur lesdites représentations. Dans le cas où ils se trouveraient d'avis différents, le chef des classes ou l'officier qui le remplacera décidera provisoirement, sauf à en rendre compte à l'inspecteur.

ART. 22.

Si les représentations sont admises, ceux qui suivent immédiatement dans l'ordre du rôle, et qui n'auront pas des raisons légitimes de dispense, seront commandés.

ART. 23.

Les gens de mer levés pourront se faire substituer avec l'agrément du chef des classes, mais seulement par d'autres gens de mer de la même qualité qu'eux au service de S. M., et portés sur le rôle du même syndicat, et à charge de marcher à la place de ceux qui les auront remplacés, lorsque le tour de service de ceux-ci arrivera, après quoi ils reprendront leur tour primitivement réglé; mais ne pourront lesdits gens de mer se faire ainsi substituer dans deux levées de suite.

ART. 24.

Les pères pourront toujours se faire substituer par leurs enfants, quels que soient leurs grades, pourvu que lesdits enfants soient classés comme matelots au moins, et s'ils y consentent librement.

ART. 25.

Les gens de mer qui se trouveront absents par congé lorsque leur tour de service sera arrivé, seront commandés pour la levée suivante, et reprendront ensuite leur tour ordinaire de service.

TITRE XIII.

De la Conduite des gens de mer qui se rendent de leur quartier dans les ports.

ARTICLE PREMIER.

Il sera adressé des états généraux des routes qui doivent être suivies par les gens de mer et ouvriers levés, pour se rendre de leurs quartiers aux ports pour lesquels ils seront destinés; ces routes seront divisées en journées réglées à six lieues, autant qu'il sera possible; les villes et lieux de logement y seront désignés, et elles seront rapportées sur une carte générale des classes.

ART. 2.

Les ordres de levée adressés, soit aux inspecteurs et ordonnateurs, soit aux chefs des classes et commissaires des quartiers, par le secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, ou par les commandants ou intendants des ports, détermineront et fixeront les époques de l'arrivée des levées au port pour lequel elles seront destinées.

ART. 3.

Il sera joint aux ordres de levée des ordres de route détaillés pour les levées de chaque quartier, lesquels détermineront les journées de marche et celles de séjour, en sorte qu'il y ait un séjour après trois ou quatre jours de marche, et détermineront pareillement les réunions desdites levées entre elles, s'il y a lieu.

ART. 4.

Dans le cas où lesdits ordres de route ne seront point envoyés avec ceux de levée, les inspecteurs les dresseront, fixeront les jours du départ des levées de chaque quartier, et nommeront les officiers qui devront les commander, si elles sont nombreuses.

ART. 5.

Les inspecteurs enverront les ordres de route aux chefs des classes et aux commissaires des quartiers où les levées devront être faites, et en donneront avis aux chefs des classes et aux commissaires de ceux par lesquels elles devront passer, en les informant des époques auxquelles elles arriveront et du nombre d'hommes dont elles seront composées; ils en informeront aussi l'inspecteur voisin, si elles doivent passer par des quartiers dépendants de son inspection.

ART. 6.

Les chefs des classes feront les dispositions nécessaires pour le départ des levées de leurs arrondissements, conformément aux ordres qu'ils auront reçus, indiqueront le jour et le lieu où les hommes commandés devront se rassembler, nommeront les chefs sous la conduite desquels ils devront partir, s'ils ne sont pas nommés dans les ordres, et leur remettront l'état de levée avec l'ordre de route.

ART. 7.

Les levées de chaque quartier se rendront séparément au port de leur destination, ou se réuniront entre elles, conformément à ce qui sera prescrit par les ordres de route, qui fixeront les jours et lieux où ces réunions devront se faire.

ART. 8.

Si la levée est de cent cinquante hommes et au-dessus, ou que, par sa réunion avec celles de quelques autres quartiers, elle se trouve composer ce nombre de cent cinquante hommes, elle sera commandée par un officier, et celui-ci sera chargé de la conduite jusqu'au port pour lequel elle est destinée, à moins qu'il n'ait ordre de la remettre sur sa route à quelque autre officier nommé à cet effet. Lorsque ladite levée sera moindre que de cent cinquante hommes, elle sera conduite par un syndic des gens de mer, ou par un maître, s'il s'en trouve dans la levée qui mérite cette marque de confiance; et si le nombre n'excède pas vingt hommes, par un officier-marinier ou, à son défaut, par un ancien matelot compris dans la levée.

ART. 9.

Dans les cas où les levées seront nombreuses, elles seront partagées par les conducteurs en divisions, commandées chacune par un officier-marinier ou ancien matelot, lequel aura autorité sur sa division et en répondra.

ART. 10.

Les conduites continueront à être payées en hiver, et depuis le 15 octobre jusqu'au 14 avril, sur le pied de six sous par lieue aux officiers-mariniers, et de 5 sous aux matelots; et en été, du 15 avril au 14 octobre, sur le pied de 5 sous par lieue aux officiers-mariniers, et de 4 sols aux matelots.

ART. 11.

Le total du montant de la conduite de chaque levée, réglé par le commissaire.

sera remis au conducteur de ladite levée par le trésorier du quartier, partie en espèces et partie en mandats sur les trésoriers de la route, conformément à l'instruction qui sera jointe au tarif général des routes; et lesdits conducteurs distribueront, tous les quatre jours et par avance, aux hommes composant la levée, le montant de la conduite pour lesdits quatre jours.

ART. 12.

Les officiers municipaux des lieux de logement qui seront prévenus par le commissaire des classes du quartier du passage des troupes, des gens de mer, trois jours à l'avance au moins, les logeront par billets chez les habitants, comme on le pratique pour les troupes de S. M., et l'ustensile leur sera fourni de la même manière.

ART. 13.

Lesdits officiers municipaux prendront aussi les mesures convenables pour procurer aux gens de mer, lors de leur passage, les vivres nécessaires, de bonne qualité, et à des prix modérés par eux fixés; ils s'entendront, à cet effet, avec les chefs des classes et les commissaires, et donneront les indications qui pourront être utiles à cet égard aux conducteurs des levées, lesquels veilleront à ce que les gens de mer qu'ils conduisent, payent exactement et aux prix fixés les vivres qui leur seront vendus par les habitants.

ART. 14.

Lesdits officiers municipaux feront fournir les voitures, chevaux, bêtes de trait ou de charge, nécessaires pour le transport des hardes, sur les états présentés par les conducteurs des levées, et conformément aux tarifs qui seront arrêtés par les intendants des provinces, et ce sur le pied d'une charrette ou chariot du port de deux mille livres pour cent hommes, ou l'équivalent, soit en voitures d'une plus grande ou moindre portée, soit en chevaux ou mulets de bât, si le transport par voitures n'est pas possible; et il sera fourni de plus deux chevaux de selle au conducteur de la levée, si c'est un officier, et un seul si c'est un syndic ou maître.

ART. 15.

Le nombre desdites voitures et chevaux pourra néanmoins être augmenté dans le cas de nécessité, comme pour le transport des convalescents revenant des ports; et il sera donné alors des ordres particuliers par les intendants des provinces ou leurs subdélégués, sur la demande des inspecteurs ou des chefs des classes.

ART. 16.

Les conducteurs des levées se conformeront, quant à la charge des voitures, à ce qui sera porté dans les règlements particuliers, ou dans les tarifs arrêtés par les intendants des provinces; ils ne pourront demander que le nombre de voitures fixé, ni les employer à d'autres usages qu'aux transports des hardes des gens de mer, ou les faire conduire plus loin qu'aux lieux déterminés, à peine d'en répondre personnellement.

ART. 17.

Ils délivreront aux officiers municipaux des reçus des voitures, chevaux, bêtes de trait ou de charge qui auront été fournis ; sur le vu desquels reçus le commissaire des classes du quartier fera payer lesdites fournitures par le trésorier des gens de mer, aux prix fixés par les intendants des provinces et mentionnés dans les tarifs.

ART. 18.

Pourront les premiers maîtres compris dans les levées demander chacun un cheval, qu'ils seront tenus de payer eux-mêmes chaque jour avant le départ, et au prix fixé.

ART. 19.

Si quelqu'un des gens de mer tombe malade en route, il sera laissé par le conducteur de la levée dans l'hôpital du lieu, dans lequel il sera reçu au moyen d'un billet du commissaire des classes ou du syndic des gens de mer, ou, à leur défaut, des officiers municipaux, visé par le conducteur de la levée, et à sa sortie, il lui sera délivré un billet de continuation de route par ledit commissaire des classes ou syndic, ou par lesdits officiers municipaux, au moyen duquel billet les logements lui seront fournis dans les villes et lieux de sa route.

ART. 20.

Enjoint S. M. aux officiers, syndics, maîtres et autres conducteurs des levées d'y maintenir une discipline exacte, et de veiller à ce qu'aucun des gens de mer qui les composent, ne s'écarte, ne s'arrête, ne commette quelque désordre sur la route et dans les villes de logement et de séjour.

ART. 21.

Dans les lieux où il serait possible et convenable de faire en certaines circonstances les conduites des gens de mer par les rivières, canaux ou même par mer, les inspecteurs feront les dispositions qui leur paraîtront utiles au bien du service et avantageuses aux gens de mer.

ART. 22.

Lorsque les matelots, après les désarmements, partiront pour retourner dans leurs quartiers, les commandants des ports décideront s'il convient de les faire partir par petites troupes, commandées par des officiers-mariniers ou anciens matelots, ou de les réunir en troupes nombreuses commandées par des officiers qu'ils nommeront à cet effet ; dans l'un ou l'autre cas, il sera délivré des ordres de route aux conducteurs ; la conduite se fera comme il a été dit ci-dessus, et il en sera donné avis aux inspecteurs.

ART. 23.

Tout ce qui a été prescrit dans *le présent titre*, par rapport aux conduites des gens de mer, aura pareillement lieu pour les conduites des ouvriers non-naviguants, lorsqu'il en sera fait des levées.

TITRE XIV.

Des Gens de Mer employés pour le Commerce.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines, maîtres et patrons des bâtiments qui seront armés pour la course, le commerce ou la pêche, présenteront aux bureaux des classes les gens de mer qu'ils auront engagés, pour être inscrits sur les rôles d'équipage, et ne pourront embarquer que ceux qui y auront été portés, à peine de trois cents livres d'amende pour chaque homme non compris dans lesdits rôles.

ART. 2.

Ne pourront les commissaires des classes refuser d'inscrire sur lesdits rôles, en temps de paix, les gens de mer de leurs quartiers qui n'auront pas reçu d'ordres de service, ou qui ne seront point compris dans les états dressés provisoirement avec les chefs des classes pour les levées qui auront été annoncées, conformément à l'article 5, titre XI de la présente ordonnance.

ART. 3.

Ne pourront pareillement refuser d'inscrire sur lesdits rôles les gens de mer appartenants à d'autres quartiers, qui auront des congés du chef des classes de leur arrondissement, portant permission de s'embarquer hors de leur quartier.

ART. 4.

Lesdits commissaires retiendront pendant la guerre tous ceux des gens de mer de leurs quartiers qui n'auront pas de congés, et ne les inscriront point sur les rôles d'équipages des navires armés pour la course, le commerce ou la pêche.

ART. 5.

Ils examineront les livrets de tous les gens de mer qui leur seront présentés par les capitaines et maîtres, et reconnaîtront s'il y a été fait note de leur congé du dernier navire sur lequel ils étaient embarqués; ils feront arrêter ceux qui auront déserté et qui ne pourront pas prouver leurs congés par lesdites notes, et ils les feront rentrer dans leurs quartiers le plus promptement qu'il sera possible.

ART. 6.

Fait S. M. très-expresses défenses à tout capitaine de navire d'engager, sans la permission du commissaire des classes, aucun matelot ou autre homme de mer, avant que de s'être assuré par l'inspection de son livret qu'il a été congédié du dernier navire sur lequel il était embarqué, à peine de trois cents livres d'amende, et trois mois d'interdiction; de plus grande peine en cas de récidive, et même d'être dégradé de la qualité de capitaine, maître ou patron, s'il est convaincu d'avoir débauché les matelots des autres navires et de les avoir portés à la désertion.

ART. 7.

Les commissaires des classes tiendront la main à l'exécution des règlements concernant la composition des équipages des navires marchands, et dénonceront aux officiers des amirautés, les armateurs et capitaines qui y auront contrevenu.

ART. 8.

Dans les ports où il n'y aura pas de commissaire des classes, leurs fonctions seront remplies, quant aux rôles d'équipage, par les syndics qui y auront été particulièrement autorisés par le secrétaire d'État ayant le Département de la Marine.

ART. 9.

Les capitaines des navires en armement, qui présenteront au bureau des classes les gens de mer par eux engagés pour former leur équipage, présenteront en même temps les conventions qu'ils auront faites avec eux, relativement à leurs salaires ou parts, lesquelles seront rédigées par acte public, ou sous seing privé en double original, dont l'un demeurera au pouvoir desdits gens de mer; ou s'ils ne savent pas lire, lesdites conventions seront portées sur le livre de bord, tenu conformément à ce qui est prescrit par l'ordonnance de 1681, et paraphé par le lieutenant de l'amirauté.

ART. 10.

Les commissaires des classes feront faire lecture desdites conventions, en présence des gens de l'équipage, et en feront note sur leurs livrets, si aucun d'eux ne réclame; ces notes seront certifiées et signées par le capitaine du navire et par lesdits commissaires, qui noteront pareillement les salaires sur les rôles d'équipages, et liquideront aux désarmements, les retenues pour les invalides de la marine, relativement auxdites conventions.

ART. 11.

Ne pourront néanmoins les commissaires des classes régler les conditions des engagements, ni exercer aucune autorité à cet égard, mais ils laisseront une entière liberté aux capitaines et gens de mer de faire entre eux telles conventions qu'ils jugeront à propos; et en cas de contestation sur lesdites conventions ou leur exécution, s'ils ne peuvent accorder les parties et les concilier, ils les renverront à se pouvoir par les voies de droit devant les amirautés.

ART. 12.

A défaut de conventions rédigées par acte public, ou sous seing privé en double original, les notes des livrets feront foi en justice dans les contestations qui pourront s'élever entre les capitaines et maîtres et les gens de leurs équipages, relativement à l'exécution de leurs conventions respectives, et au cas que lesdits capitaines et maîtres aient négligé de faire faire lesdites notes sur les livrets, les matelots en seront crus à leur serment.

ART. 13.

Lorsque les capitaines engageront des gens de mer pendant le cours d'un voyage, en remplacement des déserteurs, morts ou malades laissés dans les hôpitaux, ou par toute autre raison, les mêmes formalités seront observées quant aux conventions des engagements, et seront remplies, dans les ports du royaume et des colonies par les commissaires des classes, et dans les ports étrangers, par les consuls ou vice-consuls de Sa Majesté. Il sera fait note des remplacements ou nouveaux engagements, sur les rôles d'équipage et sur les livrets, et au cas qu'il ne se trouvât ni consul ni vice-consul dans lesdits ports étrangers, les capitaines ou maîtres feront faire ces notes aussitôt après leur arrivée ou relâche dans un port du royaume, ou dans un port étranger, résidence d'un consul ou vice-consul.

ART. 14.

Les gens de mer rempliront, sous les peines portées dans la présente ordonnance au *Titre des déserteurs*, les engagements qu'ils auront contractés et ne pourront quitter pendant le voyage le vaisseau sur lequel ils se seront embarqués, sans un congé exprès et par écrit du capitaine, maître ou patron, duquel congé il sera fait note par le commissaire des classes, sur le rôle d'équipage et sur le livret du matelot congédié.

ART. 15.

Ne pourront lesdits capitaines et maîtres congédier pendant le voyage, et débarquer aucun des gens de leur équipage, sans cause valable, à moins que lesdits gens de mer n'y consentent librement, et il ne pourra être donné aucun congé sans la permission du commissaire des classes, dans les ports du royaume et des colonies, ou des consuls dans les ports étrangers, à peine de trois cents livres d'amende pour chaque homme débarqué sans permission.

ART. 16.

Enjoint expressément Sa Majesté aux commissaires des classes des ports du royaume et des colonies, ainsi qu'aux consuls et vice-consuls de France dans les ports étrangers, de faire rentrer le plus promptement possible dans leurs quartiers, les gens de mer qui auront été débarqués des navires marchands, laissés malades dans les hôpitaux, ou qui faisaient partie des équipages des navires désarmés ou condamnés, ainsi que les déserteurs, et ils feront embarquer lesdits gens de mer en remplacement sur les navires marchands qui auront besoin d'hommes, et qui seront destinés pour les ports des quartiers desdits gens de mer ou pour les ports voisins. Ne pourront les capitaines desdits navires refuser de recevoir ceux qui leur seront ainsi donnés par les commissaires et les consuls, lesquels règleront les salaires desdits matelots, en sorte que dans aucun cas, ces salaires ne puissent excéder ceux qu'ils avaient sur les navires desquels ils auront déserté, ou dont ils auront été débarqués ou congédiés, et il en sera fait note sur les rôles d'équipage; Sa Majesté interdisant dans ce cas seulement, aux matelots, la liberté de faire des conventions avec les capitaines et maîtres relativement à leurs salaires, et déclarant nulles toutes lesdites conventions contraires aux notes du rôle d'équipage.

Art. 17

Lors du désarmement d'un navire marchand, le commissaire des classes notera sur les livrets des gens de mer, composant l'équipage, le jour et le lieu du désarmement, et il en fera pareillement note sur la matricule pour ceux qui seront de son quartier; quant aux gens de mer dudit équipage qui dépendront d'un autre quartier, ils seront tenus, en y entrant, de représenter leurs livrets au bureau des classes, afin que l'extrait des notes qui s'y trouveront, puisse être porté sur la matricule.

Art. 18.

Enjoint Sa Majesté aux capitaines et maîtres de veiller à la conservation des gens de leur équipage, de les représenter au désarmement, ou d'administrer des preuves de la désertion de ceux qui auront abandonné le navire; et dans le cas de mort de quelqu'un des gens de l'équipage, d'en remettre des preuves légales aux greffes des amirautés, en se conformant d'ailleurs aux ordonnances, quant à ce qui regarde les effets de morts.

Art. 19

Fait Sa Majesté très-expresses défenses aux commissaires des classes, ainsi qu'aux chefs des classes et officiers attachés, de prendre directement ou indirectement aucun intérêt dans la propriété des navires et dans les armements, soit pour la course, le commerce ou la pêche, non plus que dans les entreprises de commerce, de quelqu'espèce qu'elles soient, pêcheries, droits maritimes et fermes desdits droits.

TITRE XV.

Des Gens hors de service et des Invalides.

Article Premier.

Les gens de mer et ouvriers, âgés de plus de soixante ans, et ceux qui, n'ayant pas encore atteint cet âge, ne seront plus en état de servir à raison de leurs blessures, de leurs infirmités, ou d'incommodités graves et constantes, seront déclarés hors de service; ils seront en conséquence rayés du registre de la matricule ou du rôle des ouvriers, ainsi que des rôles de service des syndicats, et portés sur un rôle particulier.

Art. 2.

Il continuera à être accordé des pensions ou soldes d'invalides, à ceux desdits gens de mer et ouvriers qui auront été blessés et estropiés, soit au service de Sa Majesté, soit sur les navires armés pour la course, le commerce ou la pêche, ainsi qu'à ceux que leurs infirmités ou leur âge avancé mettent hors d'état de travailler.

Art. 3.

Les pensions ou soldes seront proportionnelles aux payes que lesdits gens de

mer auront eues sur les vaisseaux de S. M. lors de leur dernière campagne, et qui seront inscrites sur les matricules; quant aux ouvriers non-naviguants, ceux qui auront été employés pendant moins de trois ans au service de S. M., seront considérés comme ayant douze livres de paye par mois; ceux qui auront servi plus de trois ans et moins de six, comme matelots à quinze livres, et après six ans de service, comme matelots à dix-huit livres, et les maîtres-ouvriers non-entretenus, comme les officiers-mariniers aux grades desquels ils répondent.

ART. 4.

Les gens de mer et ouvriers blessés et estropiés au service de S. M. auront la pension de deux tiers de solde, s'ils sont entièrement hors d'état de travailler, et celle de demi-solde, s'ils ont conservé des incommodités graves qui les obligent de renoncer à la navigation et aux travaux pénibles, mais qui leur permettent encore de travailler et de gagner une partie de leur subsistance.

ART. 5.

Lesdites pensions seront augmentées d'un quart en sus pour ceux desdits gens de mer estropiés au service de S. M., lorsqu'ils l'auront été par des blessures reçues dans les combats.

ART. 6.

Ceux qui auront été blessés et estropiés sur les bâtiments armés pour la course, le commerce ou la pêche, auront la pension de demi-solde, s'ils sont hors d'état de travailler, et celle du tiers, s'ils peuvent gagner encore une partie de leur subsistance.

ART. 7.

Les gens de mer âgés de plus de soixante ans, qui auront au moins dix ans de navigation sur les bâtiments de commerce, et trois ans au service de S. M., chaque mois de navigation sur les vaisseaux de guerre au delà de trois ans étant compté pour deux au commerce; ou ceux qui, avec le même temps de service sur les vaisseaux de S. M., auront exercé pendant vingt ans, depuis leur classement, les professions de pêcheurs, bateliers de rivières et autres semblables, ainsi que les ouvriers non-naviguants qui auront vingt-cinq ans d'exercice de leurs professions, depuis leur inscription sur le rôle, dont cinq ans au service de S. M., auront la pension de tiers de solde, et même celle de moitié, lorsque leurs infirmités et le défaut de ressources de la part de leurs familles les mettront hors d'état de subsister.

ART. 8.

Les demandes pour être déclaré hors de service ou admis aux pensions d'invalides, ne pourront être adressées qu'à l'inspecteur lors de ses tournées; et celles desdites demandes qui ne seront point faites dans cette forme, seront rejetées, à l'exception néanmoins de celles relatives aux maîtres entretenus dans les ports de Brest, Toulon et Rochefort, lesquelles seront faites par les conseils de marine desdits ports.

ART. 9.

L'inspecteur prendra les informations nécessaires pour s'assurer de la vérité des faits qui lui auront été exposés, fera visiter par les chirurgiens commis à cet effet, ceux qui prétendront être blessés ou incommodés; examinera les états de leurs services et les pièces qui seront présentées comme preuves, et s'informera de l'état des familles desdits gens de mer et ouvriers, et des ressources qu'ils peuvent avoir.

ART. 10.

Les chefs des classes et les commissaires lui donneront tous les éclaircissements nécessaires pour juger desdites demandes; et il décidera, après avoir pris leur avis, quelles sont celles qui sont dans le cas d'être admises.

ART. 11.

Il dressera dans chaque quartier un état des gens de mer et ouvriers qui devront être déclarés hors de service, conformément à l'article 1er du *présent Titre;* fera note en marge du nom de chacun, des preuves qui lui auront été données et des motifs qui auront déterminé sa décision; et il remettra ledit état, signé de lui, au commissaire des classes qui raiera de la matricule tous ceux qui seront dénommés dans ledit état, et les portera sur le rôle des hors de service.

ART. 12.

Ledit inspecteur dressera un autre état de ceux qu'il jugera pouvoir être admis aux pensions d'invalides, énoncera les motifs de sa proposition, et y joindra les états de leurs services et les extraits des articles les concernant, pris de la matricule et de leur livret, signés par le commissaire, ainsi que les certificats des capitaines de vaisseaux sur lesquels ils ont servi, extraits baptistères, attestations de chirurgiens et autres pièces justificatives.

ART. 13.

Lorsqu'il aura achevé sa tournée, il formera de tous les états particuliers faits dans les quartiers, le rôle général de ceux qui auront droit de prétendre aux pensions d'invalides dans l'étendue de son inspection, en les divisant en plusieurs classes, suivant les distinctions établies dans les art. 4, 5, 6 et 7 du *présent Titre.*

ART. 14.

Dans chaque division ou classe, il inscrira les premiers, ceux qui seront les plus incommodés et dont les besoins seront les plus pressants, par les circonstances particulières et l'état de leurs familles; les besoins étant égaux, il aura égard à la durée des services sur les vaisseaux du Roi, et à l'âge.

ART. 15.

Les inspecteurs particuliers adresseront tous les ans, au mois de décembre, à l'inspecteur général, l'état des invalides à admettre dans l'étendue de leur

inspection, avec l'extrait des pièces justificatives; ils lui enverront pareillement un mémoire d'observations sur ceux que leurs services, leurs actions et des circonstances particulières peuvent mettre dans le cas de prétendre à des grâces extraordinaires, ainsi que sur les gens de mer et ouvriers âgés de plus de soixante ans, et formant la dernière division ou classe, qu'ils croiront mériter la pension de demi-solde au lieu de celle du tiers, et sur ceux qui pourront mériter aussi d'être admis comme invalides, quoiqu'ils n'aient pu être portés sur l'état par défaut d'un temps suffisant de service, ou parce qu'ils ne se sont trouvés dans aucun des cas prévus par les articles ci-dessus.

ART. 16.

L'inspecteur général examinera lesdits états des invalides à admettre, observera si les motifs énoncés sont conformes aux règles prescrites, et si les preuves sont suffisantes, et il en supprimera les noms de ceux qu'il jugera y avoir été portés mal à propos.

ART 17.

Il prendra les ordres du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, sur la somme qui pourra être donnée en pensions, et fera le projet de l'emploi de ladite somme, en suivant l'ordre des états, en sorte que les blessés et estropiés sur les vaisseaux de S. M. dans les combats, formant la première classe dans chacun des états des quatre inspections, soient admis les premiers, ensuite ceux de la seconde classe, et ainsi des autres successivement, jusqu'à ce que ladite somme soit entièrement employée; et si une classe ne peut être admise qu'en partie, les premiers inscrits dans ladite classe sur chaque état seront préférés.

ART. 18.

Il présentera lesdits états au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, avec ses observations et les notes relatives aux grâces particulières qui auront été demandées, dressera, d'après ses ordres, les états des invalides qui seront admis pour chaque inspection, et les enverra aux inspecteurs particuliers avec les brevets expédiés en la forme ordinaire.

ART. 19.

Lesdits inspecteurs formeront les états particuliers des invalides admis dans chaque quartier, les enverront avec les brevets aux chefs des classes, qui distribueront lesdits brevets aux invalides admis, et remettront lesdits états aux commissaires des classes, après en avoir pris note.

ART. 20.

L'inspecteur général s'occupera, dans ses tournées, à établir des principes constants et uniformes sur les motifs qui doivent déterminer à déclarer hors de service les gens de mer et ouvriers, et sur la manière de dresser les états des invalides à admettre; il donnera les instructions qu'il jugera nécessaires, et rendra compte au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine de toutes les observations qu'il aura faites à cet égard.

TITRE XVI.

Des à-compte à payer aux familles des gens de mer employés au service du Roi.

Article Premier.

Il sera fait fonds tous les trois mois, dans la caisse des gens de mer de chaque quartier, du tiers des salaires qui se trouveront dus, à cette époque, aux gens de mer employés sur les vaisseaux de S. M., déduction faite des avances, et conformément aux états qui seront dressés dans les bureaux des armements.

Art. 2.

Les sommes portées sur ces états seront payées, par à-compte, aux familles desdits gens de mer, pour aider à leur subsistance.

Art. 3.

Lors des levées, chacun de ceux qui seront commandés déclarera au commissaire des classes et au syndic, le nom de la personne à laquelle il veut que les à-compte sur ses salaires soient remis pendant son absence, et il en sera fait note sur l'état de levée; et ceux desdits gens de mer qui ne voudront en faire aucune destination, pourront les laisser en dépôt à la caisse pour les retirer à leur retour.

Art. 4.

Ceux néanmoins qui ne destineront pas leurs à-compte à leurs femmes et enfants, seront tenus d'exposer leurs motifs au chef des classes et au commissaire, lesquels pourront, s'ils ne jugent pas ces motifs raisonnables, faire eux-mêmes la destination, en le déclarant auxdits gens de mer.

Art. 5.

Les payements de ces à-compte seront faits par les trésoriers des gens de mer, conformément aux notes portées sur les états de levée, et aux jours qui seront désignés par le chef des classes et le commissaire, lesquels feront publier et annoncer ces payements, y assisteront, et en viseront et certifieront l'état.

Art. 6.

Indépendamment des à-compte payés aux familles, il pourra être fourni, pendant les campagnes, des hardes aux matelots embarqués sur les vaisseaux de S. M., jusqu'à la concurrence de la valeur du tiers des salaires qui leur seront dus.

Art. 7.

Les familles de ceux desdits gens de mer qui seront morts au service du Roi, demeureront déchargées du remboursement des avances et à-compte qu'elles auront reçus, et qui excèderaient les soldes qui leur seront dues à l'époque de leur mort, conformément à l'ordonnance du 1er mai 1746.

ART. 8.

Les gens de mer et ouvriers employés au service de S. M., qui voudront faire passer de l'argent à leurs familles, ou les personnes qui voudront en envoyer auxdits gens de mer et ouvriers, pourront le remettre au trésorier du quartier où ils se trouveront, lequel leur délivrera une rescription sur celui du quartier où lesdites sommes devront être comptées, et ces rescriptions seront payables, savoir : celles tirées d'un quartier à un autre du même département, dans vingt jours, et hors du département, dans quarante.

TITRE XVII.

Des Gratifications qui seront accordées aux familles des gens de mer morts sur les vaisseaux de S. M.

ARTICLE PREMIER.

Il sera payé des gratifications sur les fonds de la caisse des invalides de la marine, aux veuves et aux enfants des gens de mer tués dans les combats sur les vaisseaux de S. M., ou morts des suites des blessures qu'ils y auront reçues.

ART. 2.

Ces gratifications seront fixées pour les veuves, à une année de la solde qu'avait leur mari lorsqu'il a été tué; pour chacun des enfants au-dessous de l'âge de quatorze ans, qui auront encore leur mère, au quart de l'année de solde, et pour ceux desdits enfants qui se trouveront orphelins de père et de mère, à la moitié de l'année de solde.

ART. 3.

Si lesdits hommes de mer n'ont ni femmes ni enfants, mais qu'ils laissent leurs mères veuves, âgées de plus de cinquante ans, hors d'état de subsister, et n'ayant pas d'autre fils en état de travailler, il sera accordé à ces mères une gratification égale à celle des veuves.

ART. 4.

Il sera pareillement accordé des gratifications aux veuves, enfants et mères des gens de mer morts par accidents ou de maladie, sur les vaisseaux de S. M., ou dans les hôpitaux, lorsqu'ils auront été débarqués malades; et lesdites gratifications seront fixées à la moitié de celles ci-dessus déterminées pour les familles des gens tués.

ART. 5.

Les veuves, enfants et mères des gens des classes, qui auront été tués dans les combats, sur les bâtiments armés pour la course et sur les navires marchands, obtiendront les gratifications portées par l'article précédent.

ART. 6.

Lors du désarmement des vaisseaux ou autres bâtiments de S. M., les capi-

taines et commandants desdits vaisseaux et bâtiments remettront au bureau des armements, un état des gens de leur équipage tués dans les combats, et de ceux qui seront morts par accident ou de maladie pendant la campagne, en énonçant les causes de leur mort; et ils donneront pareillement l'état de ceux qui auront été débarqués malades et envoyés dans les hôpitaux. Et lesdits états seront signés par le capitaine, par l'officier chargé du détail, et par le chirurgien-major du vaisseau.

ART. 7.

Il sera dressé, dans les bureaux des armements des ports, des états particuliers des gens de mer appartenants à chaque quartier des classes, qui auront été tués dans les combats, ou qui seront morts sur les vaisseaux de S. M., suivant les comptes rendus aux désarmements, ainsi que de ceux desdits gens de mer, qui, ayant été débarqués malades, seront morts dans les hôpitaux des suites de leurs blessures ou de leurs maladies, conformément aux comptes qui auront été rendus par les officiers d'administration et de santé desdits hôpitaux, et ces états seront envoyés aux commissaires des classes, qui les communiqueront aux chefs des arrondissements.

ART. 8.

Les chefs des classes et les commissaires prendront, de concert, des informations sur l'état des familles desdits gens de mer, dresseront l'état des demandes de gratification, conformément aux art. 2, 3 et 4 du *présent Titre*, en y comprenant celles des familles des gens de mer tués sur les bâtiments armés pour la course et sur les navires marchands; et ils enverront ledit état à l'inspecteur, avec les certificats de vie, extraits d'actes de mariages, de baptêmes, preuve de la mort des hommes tués sur les corsaires, et autres pièces justificatives.

ART. 9.

L'inspecteur adressera l'état des demandes de gratification à l'inspecteur général, qui le présentera au secrétaire d'État ayant le Département de la Marine, lequel prononcera sur ces demandes, et donnera les ordres nécessaires pour que les gratifications soient payées sans délai, et à qui de droit, par les trésoriers des invalides dans chaque amirauté.

TITRE XVIII.

Des Déserteurs.

ARTICLE PREMIER.

Les gens de mer qui s'absenteront de leurs quartiers lorsqu'une levée aura été annoncée, ou qui ayant été commandés pour le service, ne se rendront pas au jour et au lieu déterminés pour le départ de la levée, seront condamnés à huit jours de prison, et réduits à deux tiers de solde pour une campagne extraordinaire de six mois : ceux néanmoins qui rejoindront la levée en route, ou qui se rendront au port, et se présenteront au bureau des armements dans

les vingt-quatre heures de l'arrivée de ladite levée, ne seront condamnés qu'à huit jours de prison.

ART. 2.

Ceux qui déserteront dans la route, ou qui, après leur arrivée au port, s'en écarteront de plus de deux lieues, sans permission, seront condamnés à huit jours de prison, et à une campagne extraordinaire d'un an à demi-solde; après laquelle campagne, ils seront mis à la solde immédiatement inférieure à celle qu'ils avaient, jusqu'à ce qu'ils aient mérité, par leurs services, d'y être rétablis.

ART. 3.

Ceux qui ayant déserté en route ou du port, se présenteront au bureau des armements avant le temps où ils auraient pu être destinés ou employés sur les vaisseaux, s'ils n'avaient pas déserté, ne seront condamnés qu'à huit jours de prison et à une campagne extraordinaire de trois mois à deux tiers de solde.

ART. 4.

Les gens de mer condamnés à des campagnes extraordinaires avec diminution de solde, conformément aux articles précédents, ainsi que tous ceux qui le seront par les articles ci-après, serviront sur les vaisseaux de S. M. à ladite solde réduite, pendant le temps déterminé pour leur punition, sans que ces campagnes extraordinaires puissent tenir lieu de celles qu'ils auraient dû ou qu'ils devront faire à leur tour de rôle, ni être comptées parmi les services nécessaires pour être admis à la qualité de capitaine ou maître de navire et de pilote-lamaneur, non plus que pour obtenir les pensions d'invalides, et pendant lesdites campagnes ils ne seront susceptibles d'aucun avancement, ni en solde ni en grade.

ART. 5.

Les ouvriers non-naviguants, qui, ayant été condamnés, ne se trouveront pas au lieu fixé pour le départ de la levée, seront condamnés à huit jours de prison; et ceux qui déserteront en route, ainsi que ceux qui déserteront de l'arsenal, et s'écarteront du port de plus de deux lieues sans permission, seront condamnés à huit jours de prison, et embarqués sur les vaisseaux de S. M. pour y faire une campagne de six mois à la paye de novice-matelots, mais ils ne seront cependant pas inscrits sur la matricule des gens de mer, et ils continueront, après ladite campagne, à être employés comme ouvriers non-naviguants.

ART. 6.

Les gens de mer qui déserteront d'un bâtiment de S. M. perdront les salaires et parts de prises qui pourront leur être dus, et seront confisqués au profit de la caisse des invalides, seront condamnés à la cale, à être mis à la plus basse paye, et à servir extraordinairement pendant dix-huit mois à la moitié de ladite basse-paye, et ne pourront ensuite lesdits gens de mer être augmentés de solde ni de grade, que successivement et lorsqu'ils l'auront mérité par de nouveaux services.

ART. 7.

Ceux qui auront déserté des vaisseaux de S. M. dans un port étranger, ou qui, ayant déserté dans un port du Royaume, auront passé en pays étrangers, ou qui se seront embarqués sur des bâtiments étrangers, seront condamnés à trois ans de galères.

ART. 8.

Ceux qui, par leur faute, se seront trouvés absents du vaisseau lorsqu'il aura appareillé, seront réputés déserteurs, et punis conformément à ce qui est porté par les deux articles précédents, et néanmoins, s'ils se présentent volontairement dans l'espace de trois jours après le départ du vaisseau, au bureau des armements ou aux commissaires des classes dans les ports du royaume ou des colonies ou dans les ports étrangers aux consuls et vice-consuls de la nation, qui leur expédieront des certificats de leur retour, il leur sera fait grâce desdites peines, et ils seront condamnés seulement à huit jours de prison, et une campagne extraordinaire d'un an à demi-solde.

ART. 9.

Tous les gens de mer qui, ayant été condamnés à des campagnes extraordinaires avec diminution de solde, déserteront pendant lesdites campagnes, seront condamnés à trois ans de galères.

ART. 10.

Les officiers commandant les vaisseaux de S. M. dénonceront ceux des gens de mer qui auront déserté de leurs vaisseaux, au commandant du port, lequel assemblera un conseil de guerre pour juger les déserteurs en la manière prescrite par les ordonnances, et prononcer contre eux les peines portées par les articles 6, 7 et 9 du *présent Titre;* à l'exception néanmoins de ceux desdits déserteurs qui se seront présentés volontairement dans l'espace de trois jours après le départ du vaisseau, et dont la peine sera prononcée par le commandant du port. lequel prononcera pareillement les peines portées par les art. 1, 2, 3 et 5 du *présent Titre,* contre les gens de mer et ouvriers qui n'obéiront pas aux ordres de levée, et contre ceux qui déserteront en route ou du port.

ART. 11.

Il sera envoyé dans les quartiers, des listes des déserteurs dénoncés, et les chefs des classes, ainsi que les commissaires, feront toutes les recherches nécessaires pour parvenir à les découvrir, et feront conduire dans les ports ceux qu'ils auront pu faire arrêter.

ART. 12.

Les gens de mer classés, qui se seront engagés dans les troupes de terre ou de la marine, seront punis de huit jours de prison, et réduits à deux tiers de solde pour une campagne extraordinaire de six mois sur les vaisseaux de S. M., à laquelle ils seront condamnés par le chef des classes de l'arrondissement.

ART. 13.

Les engagements qu'ils auront contractés seront nuls, sans que les officiers ou préposés aux recrues puissent exiger aucun remboursement, conformément à l'art. 7 de l'ordonnance du 16 novembre 1759; mais il sera retenu sur les premiers salaires que lesdits hommes de mer gagneront, une somme égale à celle qu'ils auront reçue, laquelle sera versée à la caisse des invalides; et néanmoins ceux qui ayant contracté de pareils engagements, en auront obtenu le résiliement dans le délai de huit jours, en déclarant leur qualité et en restituant les sommes qu'ils auront reçues, ne seront condamnés qu'à huit jours de prison.

ART. 14.

Les gens de mer engagés sur les bâtiments armés pour le commerce ou pour la pêche, qui auront déserté dans le port de l'armement, et qui pourront être arrêtés avant le départ desdits navires, seront remis aux capitaines pour faire le voyage auquel ils s'étaient engagés, et pendant lequel ils n'auront que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû gagner.

ART. 15.

Si lesdits déserteurs ne peuvent être arrêtés qu'après le départ du vaisseau, ils seront condamnés à huit jours de prison, à la restitution des avances, au payement envers le capitaine ou les armateurs, des dommages résultant de leur désertion, s'il y a lieu, et feront une campagne extraordinaire de trois mois sur les vaisseaux de S. M., à deux tiers de solde.

ART. 16.

Ceux qui déserteront pendant le voyage, ou dans les relâches, perdront les salaires, parts et toutes les sommes qui pourront leur être dues, lesquelles seront confisquées au profit de la caisse des invalides. Lesdits déserteurs seront remis au capitaine pour achever le voyage à demi-salaire, et feront après leur retour une campagne extraordinaire de trois mois sur les vaisseaux de S. M., à deux tiers de solde; s'ils n'ont été arrêtés qu'après le départ du navire auquel ils appartenaient, ils seront condamnés à huit jours de prison, aux dommages envers le capitaine, s'il y a lieu, et à une campagne extraordinaire de six mois, à deux tiers de solde.

ART. 17.

Tout ce qui est prescrit par les articles ci-dessus, par rapport aux déserteurs des navires marchands, sera pareillement exécuté par rapport à ceux des navires armés pour la course, quant à ce qui concerne l'exécution de leurs engagements, leurs salaires et parts, ainsi que les dommages envers les capitaines et armateurs; mais la durée des campagnes extraordinaires auxquelles ils pourront être condamnés, sera double de celles qui seront prononcées contre les déserteurs des navires marchands.

ART. 18.

Les capitaines des navires armés pour la course, le commerce ou la pêche, dénonceront, dans le délai de trois jours, au commissaire des classes, les déserteurs de leurs équipages et les déclareront pareillement et dans le même délai, aux officiers des amirautés, ou dans les ports étrangers, aux consuls ou vice-consuls de la nation, en énonçant les circonstances et les preuves de la désertion, lesquelles déclarations seront certifiées par le témoignage de trois des principales personnes de l'équipage, et reçues sans frais.

ART. 19.

Les capitaines qui n'auraient pas fait les déclarations prescrites par l'article précédent, et dénoncé les déserteurs, ne pourront former contre eux aucune demande, ni leur refuser leurs salaires ou parts, sous prétexte de désertion, et seront néanmoins condamnés à payer à la caisse des invalides en leur propre et privé nom, les sommes qui se trouvaient dues auxdits déserteurs lorsqu'ils ont abandonné le navire, sans pouvoir les répéter contre eux.

ART. 20.

Tous ceux qui seront convaincus d'avoir engagé les matelots à déserter des navires marchands, et d'avoir aidé ou favorisé leur désertion, seront condamnés à trois cents livres d'amende, et seront tenus, solidairement avec le matelot déserteur, au remboursement des avances et au payement des dommages envers le capitaine ou les armateurs.

ART. 21.

Les gens de mer classés, qui, en temps de paix, auront été trouvés servant sur des navires étrangers sans permission, seront condamnés à quinze jours de prison, réduits à la plus basse-paye, et serviront extraordinairement pendant deux ans à la moitié de ladite basse-paye; et ceux qui, en temps de guerre, seront arrêtés sur des navires étrangers, seront condamnés à trois ans de galères.

ART. 22.

Il sera néanmoins fait grâce des peines portées par l'article précédent, à ceux qui ayant passé en pays étranger, reviendront volontairement, et se présenteront au bureau des classes de leur quartier dans le délai de six mois; ils seront seulement détenus en prison pendant huit jours, feront une campagne extraordinaire de six mois à deux tiers de solde, et seront mis en suite à la paye immédiatement inférieure à celle qu'ils avaient précédemment.

ART. 23.

Ceux qui, pendant la guerre, seront pris servant sur des vaisseaux ennemis, seront condamnés aux galères perpétuelles.

ART. 24.

Toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles soient, qui seront convaincues d'avoir enrôlé des matelots et autres gens de mer classés, pour les faire passer à l'étranger, ou de les avoir engagés à sortir du royaume, seront condamnées à trois ans de galères, et ceux qui auront engagé des gens de mer à passer en pays ennemi, seront condamnés aux galères perpétuelles.

ART. 25.

Les chefs des classes et les commissaires feront faire la recherche des déserteurs des navires marchands, dénoncés en la manière prescrite par l'art. 18 du *présent Titre*, les feront arrêter et les remettront aux officiers des amirautés; ils leur dénonceront pareillement ceux des gens classés qui auront passé en pays étranger, et qui auront pu être arrêtés, les capitaines, maîtres et patrons qui auront engagé des déserteurs, qui auront embarqué et débarqué des gens de mer ou passagers, sans qu'il en ait été fait note sur le rôle d'équipage, et les personnes qui pourront être convaincues d'avoir débauché des matelots, de les avoir portés à la désertion, ou d'en avoir engagé pour passer à l'étranger; pour leur procès leur être fait, conformément aux ordonnances et articles ci-dessus.

ART. 26.

Ne pourront néanmoins les officiers des amirautés prononcer, contre les déserteurs des navires marchands et autres gens de mer, les peines de campagnes extraordinaires à solde réduite; mais ils renverront ceux qui les auront encourues à la discipline des classes, et les feront remettre au chef des classes, qui prononcera contre eux lesdites peines.

ART. 27.

Les officiers commandant les vaisseaux du Roi, les capitaines de corsaires et les capitaines de prises, vérifieront si, dans les équipages des vaisseaux ennemis qu'ils auront pris, il se trouve des gens de mer français; s'ils en ont découvert, ils en feront mention dans la déclaration de prise, et ces gens de mer seront remis aux prisons de l'amirauté.

ART. 28.

Les commissaires des classes feront mention sur la matricule, des punitions infligées et des condamnations prononcées contre les gens de mer, et y porteront les réductions de solde ordonnées, conformément aux notes qui seront envoyées par les commandants des ports, ou remises par les chefs des classes: mais il ne sera point fait note sur les livrets des campagnes extraordinaires, qui ne sont point comptées parmi les services effectifs.

ART. 29.

Les condamnations à des campagnes extraordinaires, à solde réduite, pro-

noncées par les conseils de guerre, les commandants des ports ou les chefs des classes, seront exécutées sans qu'il puisse être accordé aucune augmentation de solde, pendant la campagne ou au désarmement, ou que la durée du service extraordinaire puisse être abrégée, à moins d'un ordre exprès du secrétaire d'État ayant le Département de la Marine. Et il sera donné des congés à ceux qui auront fini lesdites campagnes.

ART. 30.

Lorsque les vaisseaux sur lesquels lesdits gens de mer auront été embarqués pour des campagnes extraordinaires, désarmeront avant le terme fixé pour la durée de ces campagnes, ils seront embarqués, le plus tôt qu'il sera possible, sur d'autres bâtiments de guerre, pour les achever; et si lesdites campagnes se trouvaient au contraire finies avant le désarmement du vaisseau, l'excédant du temps pendant lequel lesdits gens de mer auront servi, leur sera compté comme service effectif, et leur solde payée pour ledit temps, comme elle le serait s'ils avaient été commandés de nouveau.

Mande et ordonne S. M. à Monseigneur, etc., etc., etc.

Fait à Versailles, le 31 octobre 1784.

(Annexe au N° 194.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1841—1842.

ERRATUM.

Le second paragraphe de l'article 2 du projet porte :

« Les procès-verbaux dressés par ces fonctionnaires seront affirmés devant » le procureur du roi de l'arrondissement ; »

Ces mots doivent être suivis de ceux-ci : « *ou devant le juge de paix du canton.* »