

Feuille Officielle

DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

PARAISANT LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.

PRIX DES ANNONCES :

UNE A SIX LIGNES. 3 FRANCS.
CHACQUE LIGNE AU-DESSUS. . . 0 FR. 40 CENT.
Les répétitions d'avis judiciaires, sans modifications, seront payées à raison de moitié du prix ci-dessus pour chaque ligne au-dessus de six.

NUMÉRO 20.

JEUDI 16 MAI 1867.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

UN AN. 15 FRANCS.
SIX MOIS. 8 »
TROIS MOIS. 4 »
UN NUMÉRO. 0 FR. 50 CENT.

PARTIE OFFICIELLE.

Règlement général du 7 Novembre 1866 sur :

1^o L'administration des quartiers, sous-quartiers et syndicats maritimes; 2^o L'inscription maritime; 3^o Le recrutement de la flotte; 4^o La police de la navigation; 5^o Les pêches maritimes.

(Voir les numéros 16-19).

LIVRE IV.

Police de la navigation.

TITRE PREMIER.

Des navires de commerce, dans leurs rapports avec les services étrangers à la marine.

CHAPITRE PREMIER.

Francisation.

§ 1^{er}.

Conditions de la francisation.

Art. 141. Sont réputés français les navires appartenant au moins pour moitié à des Français, dont les officiers et les trois quarts de l'équipage sont Français et qui sont compris dans l'une des catégories suivantes :

1^o Les navires construits en France ou dans les colonies et autres possessions françaises ;

2^o Les navires déclarés de bonne prise ou confisqués pour contravention aux lois de l'Empire ;

3^o Les navires échoués sur les côtes de France ou d'une possession française, qui ont reçu en France ou dans une possession française des réparations s'élevant au quadruple du prix de la vente ;

4^o Les navires trouvés épaves en pleine mer, dont le sauvetage donne aux inventeurs droit à la délivrance du tiers en nature ou en argent, conformément à l'article 27, livre IV, titre IX, de l'ordonnance d'août

1681, et qui sont vendus publiquement par l'administration de la marine à défaut de réclamation présentée en temps utile par les propriétaires.

Les bâtiments de mer étrangers à voiles ou à vapeur grésés et armés sont également admis à la francisation moyennant le paiement d'un droit de deux francs par tonneau de jauge.

Le même droit est appliqué aux coques des navires en bois ou en fer.

§ 2.

Jaugeage.

Art. 142. Avant de procéder aux actes relatifs à la francisation du navire, le propriétaire doit le faire jaugeer.

Art. 143. Le jaugeage des bâtiments, soit à voiles, soit à vapeur, est opéré par les agents de la douane, d'après le mode déterminé par les règlements.

Art. 144. Le nombre de tonneaux obtenu est gravé au ciseau sur les mâts avant et arrière du maître bau. Cette opération est faite lors de la mise à l'eau du bâtiment, soit lorsque, par suite de réparations importantes ou pour toute autre cause, le jaugeage doit en être effectué de nouveau.

Afin de faciliter les vérifications de la douane, des marques fixes sont appliquées ou gravées par les soins de cette administration aux points du bâtiment où ont été prises les dimensions principales sur lesquelles le tonnage a été calculé.

§ 3.

Acte de francisation.

Art. 145. L'acte de francisation est la pièce qui constate le droit du navire à porter le pavillon français et lui assure les avantages réservés à la navigation nationale. Il est délivré au nom de l'Empereur et signé par le ministre des finances.

Art. 146. Préalablement à la délivrance de

l'acte de francisation, le propriétaire du bâtiment doit affirmer par serment sa propriété. Ce serment est reçu dans la forme suivante, soit par le juge de paix, soit par les tribunaux de première instance ou de commerce :

« (Nom, état et domicile), jure et affirme « que (le nom du bâtiment ou embarcation et « le port auquel il appartient est un (espèce, « tonnage et description, suivant le certificat « du vérificateur des douanes), a été construit « à (lieu de construction) en (année de la « construction) (s'il a été pris ou confisqué, « ou perdu sur la côte ou sauvé en mer, « exprimer le lieu et le temps des jugements « et ventes); que je suis seul propriétaire « dudit bâtiment ou embarcation, ou conjointement avec (noms, état, domicile des « intéressés), et qu'aucune autre personne n'y « a droit, titre, intérêt-portion ou propriété. »

Art. 147. L'acte constatant la prestation de serment est remis à la douane par le propriétaire, qui donne, en outre, une soumission et caution :

De vingt francs par tonneau, si le bâtiment est au-dessous de 200 tonneaux ;

De trente francs par tonneau, pour les bâtiments de 200 à 400 tonneaux ;

Et de quarante francs par tonneau, pour les bâtiments de 400 tonneaux et au-dessus.

Art. 148. Le propriétaire se soumet par son cautionnement, et sous peine de confiscation des sommes énoncées audit cautionnement, indépendamment des autres condamnations rappelées par l'article suivant, à ne point vendre, prêter ou donner l'acte de francisation ou en disposer autrement ; à le rapporter au bureau des douanes, si le bâtiment est pris par l'ennemi, brûlé ou perdu de quelque autre manière, ou vendu pour plus de moitié ou en totalité à un étranger ; et ce, dans un mois, si la perte ou la vente de la totalité ou partie du bâtiment a eu lieu en France ou sur les côtes de France, et dans les trois, six ou

FEUILLETON.

NAUFRAGE

DE L'HERMAPHRODITE.

L'année 1827 fera époque dans nos Antilles ; en ces pays lointains, où le navire qui vient dire : « Napoléon est rentré à Paris, » ou : « Charles X a cessé de régner, » arrive aussi tranquillement et poussé par le même vent que s'il venait vous dire : « Les sucres sont en baisse, les cafés se soutiennent, » les événements politiques n'impressionnent que légèrement. Après des mois de traversée, l'intérêt n'arrive qu'affaibli, défloré comme une toilette de femme qui a fait un voyage au long cours. Voilà pourquoi les colons échelonnent rarement leur chronologie sur nos révolutions politiques ; ils se servent de cette formule : « C'était avant le coup de vent de 1813 : » celui-ci rase une des îles. — « C'est après le coup de vent de 1824 : » celui-là abîma

une ville sur ses habitants et jeta soixante navires à la côte.

Chacun de ces ouragans laisse après lui son souvenir plus ou moins étrange, plus ou moins dramatique. On vit, en 1824, dans la grande rue de Saint-Pierre (Martinique), un beau brick tout désarmé ; la mer l'avait jeté là, intact, avec mâts et vergues, et l'on fut obligé de l'y démolir. A l'ouragan de 1827, le plus mémorable de tous par sa durée et sa fureur, un bâtiment, d'un port inférieur, il est vrai, fut enlevé par le vent et porté à cent pieds dans les terres, par-delà une colline, dans un endroit où la mer ne pouvait pénétrer. Ce dut être une sensation à étudier que celle des deux matelots nègres qui se trouvaient à bord.

Plus de cent bâtiments prirent le large, et ce fut une triste chose que la rentrée au port de ceux qui rentrèrent ! Quel spectacle que cette longue flotte de débris, par un temps magnifique, se mouvant avec peine sous quelques voiles en lambeaux, les uns presque entièrement dématés ; d'autres, les plats-bords enlevés, un bout de câble ; d'autres, ras comme des pontons, et traînés par des remorqueurs presque aussi maltraités ; — boiteux portés par des aveugles ; — tous accrochant quelque part leurs pavillons pour se faire reconnaître des armateurs, des parents ; ceux-ci, réunis avec anxiété sur le rivage, interrogeant les matelots arrivants. — La Sophie . . . Qui a rencontré la Sophie ? — Sombé a

côté de nous : — la Clémentine ? — Sombée ; — le Nantais ? — Jété à la côte par notre travers et perdu corps et biens . . .

C'est à ce coup de vent de 1827 que remonte cette histoire dont nous avons connus tous les personnages dans nos voyages à la Martinique.

Le soir, veille de ce jour, le temps était délicieux. Une légère brise, parfumée comme elle l'est aux Antilles, tempérait la chaleur laissée par le soleil brûlant de l'hivernage. Dans une anse de ce littoral si pittoresquement échanuré, un groupe d'individus semblait jouir de cette température ; paisibles habitants, qui venaient là depuis longtemps s'asseoir sur un tronc de cocotier qu'aucun d'eux ne se souvenait d'avoir vu tomber, pour creuser le sable avec leurs cannes et régler leurs montres au soleil. Le soleil se couchait comme il se couche sous les tropiques, bizarre architecte, jetant en mille constructions de feu les gros nuages qui l'entouraient comme arrangés pour ses caprices. La mer était unie ; sa surface présentait cette absence de toute ride, cette tranquillité stagnante qui fait dire aux nègres : *L'an mai bel con l'houille*, la mer est belle comme de l'huile. A l'exception de quelques canots de poste qui passaient avec leurs rameurs nus, dont la peau noire se dessinait sur l'horizon rouge, à l'exception de quelques petits nègres qui couraient sur le rivage cherchant de l'argent sous le sable qu'ils retournaient avec le pied, rien n'était venu couper cette scène

neuf mois, suivant la distance des autres lieux de perte ou de vente.

Art. 149. Toute personne qui prête son nom à la francisation d'un bâtiment étranger, qui concourt à cette fraude d'une manière quelconque, ou qui commande en connaissance de cause un bâtiment indûment francisé, est passible d'une amende de 6.000 francs; le capitaine est, en outre, déclaré incapable de commander aucun bâtiment français.

Art. 150. La délivrance de l'acte de francisation a lieu au bureau des douanes du port auquel appartient le bâtiment.

Art. 151. Les bâtiments et embarcations de toute espèce qui vont en mer doivent, quel que soit leur tonnage, être pourvus d'un acte de francisation.

Sont toutefois exemptés de prendre un acte de francisation :

1° Les canots et chaloupes dépendant de navires français dans l'inventaire desquels ces canots et chaloupes sont mentionnés;

2° Les embarcations qui naviguent dans l'intérieur d'une même rade;

3° Les embarcations de deux tonneaux et au-dessous employées à la pêche du poisson frais ou à la récolte des amendements marins;

4° Les embarcations de deux tonneaux et au-dessous, appartenant à des habitants voisins de la côte, qui ne s'en servent que pour leur usage personnel, à l'exclusion de tout transport de marchandises;

5° Les embarcations de tout tonnage qui naviguent en rivière en deçà du dernier port situé à l'embouchure dans la mer;

6° Les bateaux dragueurs et les bateaux vasières qui en sont les accessoires.

7° Les bateaux de plaisance de dix tonneaux et au-dessous.

Art. 152. L'acte de francisation est extrait du registre où sont inscrites les déclarations de construction, mesurage, description et propriété.

Art. 153. Toute vente de bâtiment ou partie de bâtiment, même par acte sous-seing privé, doit contenir la copie de l'acte de francisation.

Art. 154. La vente de tout ou partie du bâtiment est inscrite au dos de l'acte de francisation par le chef du bureau des douanes, qui en tient registre.

Art. 155. Si l'acte de francisation d'un bâtiment est perdu, le propriétaire, en affirmant la sincérité de cette perte, en obtient un nouveau après avoir rempli les mêmes formalités, et à la charge des mêmes cautionnement, soumission et déclaration que pour l'obtention du premier.

Si le renouvellement de l'acte a lieu pour cause de vétusté, ou parce que l'acte n'offre plus de place suffisante pour y inscrire les mutations de propriété, on ne perçoit que le prix du parchemin et du timbre.

Art. 156. Si, après la délivrance de l'acte de francisation, le bâtiment est changé dans sa forme, dans son tonnage ou de toute autre manière, le propriétaire est tenu d'en obtenir un nouveau; autrement, le bâtiment est réputé étranger.

Le renouvellement de l'acte de francisation ne donne également lieu, dans ce cas, qu'au remboursement du prix du nouveau parchemin et du timbre.

Art. 157. Les yachts et embarcations de plaisance reçoivent un acte de francisation spécial, dont la production les exempte du paiement des droits de navigation dans la plupart des ports étrangers.

Art. 158. L'impossibilité de ramener le navire dans un port de France par suite de force majeure, telle que capture, confiscation, naufrage, échouement avec perte du bâtiment et condamnation à la suite d'avaries, doit être légalement justifiée pour obtenir la radiation des soumissions souscrites lors de la francisation.

Art. 159. Les pièces produites à cet effet par les armateurs sont communiquées au chef du service des douanes et au commissaire de l'inscription maritime, pour avoir leur avis par écrit.

Toutefois, l'intervention de la marine n'est pas nécessaire lorsque la douane croit pouvoir admettre comme suffisantes les preuves fournies du naufrage, de la prise ou du dépêchement à l'étranger, et surtout quand la perte a lieu en vue des côtes.

Art. 160. Lorsqu'un bâtiment français, par suite de son état de vétusté, doit être dépecé, le propriétaire en fait la déclaration au service des douanes, qui procède au jaugeage et constate que les dimensions du bâtiment sont celles énoncées dans l'acte de francisation ainsi que dans le congé dont il est parlé ci-après.

L'identité reconnue, le même service s'assure de la démolition effective et dresse un procès-verbal dont il est remis copie au propriétaire, afin qu'il puisse poursuivre la radiation sur la matricule du bureau de l'inscription maritime et faire annuler les soumissions relatives au bâtiment dépecé.

CHAPITRE II.

Congé.

Art. 161. Le congé est l'acte délivré par la douane pour établir que le navire est toujours en droit de se prévaloir de la francisation qu'il a obtenue. Il affirme l'identité du navire auquel il est délivré avec celui qui a fait l'objet de la francisation.

Art. 162. Aucun bâtiment français, quelle que soit la contenance, ne peut prendre la mer sans un congé.

Il est également délivré un congé, mais

seulement comme moyen de police pour la douane, aux bâtiments affranchis de l'acte de francisation. Dans ce cas, le congé ne donne lieu qu'au paiement du timbre.

Art. 163. Le congé est délivré au nom de l'Empereur et porte le timbre du ministère des finances; il est signé par le receveur des douanes du port de délivrance et contre-signé par le commis principal à la navigation et par l'employé qui a vérifié le tonnage du navire.

Art. 164. Le congé indique le port auquel appartient le bâtiment, le nom ou les noms du ou des propriétaires, le lieu et l'année de la construction, les dimensions du navire, etc.

Il est valable pour un an ou pour la durée du voyage si le voyage se prolonge au delà de ce terme.

Celui qui obtient un congé ne peut en faire usage que pour le service du navire.

CHAPITRE III.

Du transport des lettres.

Art. 165. Les capitaines des bâtiments du commerce doivent recevoir, jusqu'au moment de prendre la mer, les dépêches et envois du Gouvernement; la remise en est mentionnée sur le rôle d'équipage.

Ils ne doivent pas recevoir de lettres directement ni avoir une boîte à bord, à moins que le bâtiment ne soit affecté à un service postal; la remise de la correspondance leur est faite, dans un sac cacheté, par le directeur de la poste.

Le capitaine de tout bâtiment qui, étant parti d'un port, est forcé de relâcher, soit dans ce même port, soit dans un autre, avant d'avoir accompli son voyage, est tenu de déposer immédiatement au bureau de la poste le sac aux lettres qu'il a reçu au départ, et au bureau de l'inscription maritime, les dépêches et envois du Gouvernement.

Art. 166. Dès leur arrivée dans le port de destination, les capitaines des bâtiments du commerce doivent remettre à l'autorité maritime ou consulaire les lettres et paquets pour le compte du Gouvernement.

Le commissaire de l'inscription maritime ou le consul donne décharge au rôle d'équipage des lettres et paquets qui ont été remis.

Art. 167. Toute infraction aux dispositions des deux articles précédents est punie d'une amende de cent cinquante à trois cents francs.

TITRE II.

Des navires de commerce, dans leurs rapports avec les quartiers maritimes, la marine militaire et les consulats.

CHAPITRE PREMIER.

Quartiers maritimes

§ 1^{er}.

Matricules des navires du commerce.

Art. 168. Tous les navires destinés à na-

donner matière de causerie à des hommes qui la voyaient depuis leur naissance.

On se levait, quand derrière une des pointes de terre qui enserraient la petite baie, on vit poindre le beaupré d'un bâtiment de guerre; mais les yeux les plus exercés observèrent qu'il devait être bien petit. La pointe lui masquait la brise, en sorte qu'il resta longtemps avant de montrer son bois. Enfin doublant le cap, il tomba dans le vent; alors parut son avant, ravissant profil de goëlette; puis il parut tout entier, chargé de ses voiles toutes rougies du soleil couchant, et l'on battit des mains du rivage, et mille cris en partirent. . . . C'était une vieille connaissance. Qui ne l'avait vu? . . . qui n'était amoureux de *L'Hermaphrodite*? . . . qui ne l'aimait avec ses formes mystérieuses, répondant si bien à son nom, et ses mats de goëlette légèrement inclinés en arrière, et sa proue de corsaire effilée et légère, et sa poupe de brig noble et grave, et son large pavillon, et sa flamme longue à ne pouvoir se soutenir en l'air, se balançant le long du mat, languissante paresseuse qu'elle est? . . . Ravissant caprice de l'art! délicieux mélange de deux natures distinctes, aussi doux à l'œil du marin qu'à l'artiste le fameux marbre antique!

« Oui! . . . c'est cela; babord la barre, et viens à nous! viens, que nous te voyions en face! Que j'aime ton avant avec sa jolie figure blanche! Vraiment, à voir ta proue refouler l'eau ainsi arrondie et bien séparée par ta quille, on dirait le sein nu de Leda

la baigneuse! Quoi? le feu à tes caronades? merci du salut militaire, mais nous n'avons pas entendu: ta bouche est trop petite et nous trop loin. . . Approche, la rade est bonne, le bassin assez profond pour ta gorge d'enfant. . . C'est bien; et maintenant, canonnières, à pièces! . . . feu? Tudieu! réparation, camarade; . . . si ta bouche est petite, ta parole est haute; c'est très-bien! et maintenant l'ami, si tu veux m'en croire, la barre au vent, et en route pour ton mouillage! le temps est beau, il est vrai, mais l'entrée du bassin est dangereuse la nuit, et quand à la rade, hie plutôt l'arrêté de son excellence le gouverneur:

« Défense est faite aux batiments de Sa Majesté de coucher sur la rade en la saison de l'hivernage. »

« Allons donc, en route, et ne musons plus! »

Comme si ce conseil eût été entendu, un coup de sifflet partit, et le brig-goëlette changea d'amure avec la rapidité de la pensée, et présenta le travers au rivage; la brise fraîche avec le coucher du soleil lui venant en plein, il donna légèrement la bande du côté opposé, quittant sa ligne d'eau, et découvrant ainsi peu à peu, comme avec pudeur, sa hanche toute verdie par la mer. Les mouchoirs et les têtes joyeuses groupées le long du bord échangeaient un dernier adieu avec les promeneurs du rivage, et *L'Hermaphrodite* filant six nœuds par un bon frais, comme dit un journal du bord, disparut bientôt au regards.

Une demi-heure après, par une de ces irrégularités de temps si communes sur mer, le vent était tombé à plat, et un canot, faisant la même route, rencontra un brig-goëlette, les voiles battantes, et travaillant de ses nombreux avirons comme un mille-pieds tombé dans une mare.

Voulez-vous savoir quel est ce bâtiment? Prenez l'amarré que l'on vous jette, et à bord! Regardez! sur le gaillard d'avant: des matelots buvant, chantant, dansant avec cette gaité enfantine qui les caractérise; sur le gaillard d'arrière, des femmes brunes et rieuses, charmant tableau formant le contraste du premier; une table de roulis, mille fruits des Antilles, mêlant leur senteur au parfum du bordeaux qui a fait deux traversées, à une délicieuse odeur de mer et de goudron; un petit mousse courant, sautant, se multipliant pour servir tout le monde. . . Ce pauvre Philippe! je le vois encore avec sa blonde tête normande et sa chemise rouge. Charmant enfant, que ces dames aimaient parce qu'il parlait toujours de sa vieille mère à laquelle il voulait rapporter les vingt francs qu'on lui donnait pour la campagne.

Puis tout derrière, sur le banc de quart, un officier avec les épaulettes d'enseigne, à la noble et brune figure de marin, physionomie endurcie et plissée par la rigueur du commandant maritime, mais en ce moment radieuse d'une indéfinissable félicité: c'était le capitaine; une jeune femme était assise

viguer avec un rôle d'équipage sont portés sur la matricule des navires du commerce tenue dans les quartiers ou sous-quartiers maritimes, et centralisés au ministère de la marine et des colonies.

Les yachts, chalands et embarcations naviguant sans rôle sont portés sur un registre spécial.

Art. 169. Dans les premiers jours des mois de janvier et de juillet de chaque année, les commissaires de l'inscription maritime établissent l'état des mouvements survenus pendant le semestre parmi les bâtiments et embarcations naviguant avec rôle. Cet état est adressé au port chef-lieu pour être transmis au ministre sous la timbre de la direction des invalides.

Art. 170. On entend par port d'attache d'un navire le quartier ou le sous-quartier où l'immatriculation sur les registres de l'inscription maritime est effectuée.

Art. 171. Le nom et le port d'attache de tout navire exerçant une navigation maritime sont marqués à la poupe en lettres blanches, de 8 centimètres au moins de hauteur, sur fond noir, sous peine de l'amende édictée par l'article 6 de la loi du 19 mars 1852.

Défense est faite sous la même peine d'effacer, altérer, couvrir ou masquer lesdites marques.

Art. 172. Lorsqu'un bâtiment change de port d'attache, le propriétaire doit en faire la déclaration à la douane du port auquel son navire était attaché, et il lui est délivré un certificat qui est communiqué au commissaire de l'inscription maritime pour l'expédition de la pièce nécessaire à l'inscription du bâtiment dans le nouveau port. — Cette pièce, établie en double expédition, est adressée au commissaire du quartier dans lequel le bâtiment doit être immatriculé. Une des expéditions est renvoyée au quartier auquel il appartenait, avec l'annotation de la date, du folio et du numéro de la nouvelle immatriculation.

Art. 173. Lorsqu'un bâtiment est vendu à un étranger, le vendeur doit en faire la déclaration au bureau de l'inscription maritime, afin que les radiations nécessaires aient lieu sur la matricule des navires du commerce.

Art. 174. S'il y a un agent consulaire de la nation de l'acquéreur dans le port où un navire est vendu à un étranger, c'est sous le pavillon de cette nation que le navire doit être expédié.

S'il n'y a pas d'agent consulaire qui puisse délivrer des expéditions à l'étranger devenu acquéreur, le navire peut être expédié sous pavillon français avec un passeport provisoire délivré par la douane. Cette pièce n'est valable que pour le voyage seulement, et, à l'arrivée du navire à sa destination, le passe-

port doit être remis à l'agent consulaire de France.

Art. 175. Il peut, dans le cas de l'article précédent, être donné au bâtiment un équipage formé de marins français, et le commissaire de l'inscription maritime est autorisé à délivrer un rôle d'équipage; mais ce rôle n'est également que provisoire, et l'armateur s'engage, par écrit et sous caution, à pourvoir tant à la subsistance de ces marins en pays étranger qu'aux frais de leur retour dans le port d'expédition.

Dans tous les cas, le commissaire de l'inscription maritime prévient le consul de France établi dans le port étranger où le navire est envoyé muni d'expéditions provisoires.

Art. 176. Lorsqu'un navire a été vendu à l'étranger, les papiers de bord sont, s'il y a lieu, remis à l'autorité consulaire, ou renvoyés en France à la diligence de qui de droit.

§ 2.

Armes et munitions de guerre.

Art. 177. Aucune arme de guerre ne peut être embarquée sur les bâtiments du commerce qu'en vertu d'une autorisation du chef de service de la marine du port d'armement, qui veille à ce qu'il ne soit embarqué sur chaque navire que le nombre d'armes de guerre qui comportent sa force et celle de l'équipage et à ce que les bouches à feu soient réellement montées en batterie.

L'autorisation détermine aussi les quantités de munitions qui peuvent être embarquées, en raison de la nature et de la durée présumée du voyage.

Sur la présentation de l'autorisation, il est fait mention, au rôle d'équipage du navire, du nombre et du calibre des armes, ainsi que de la quantité et de l'espèce des munitions qui ont été embarquées à l'armement.

§ 3.

Vivres. — Médicaments.

Art. 178. Tout capitaine, maître ou patron qui, hors le cas de force majeure, prive l'équipage de l'intégrité de la ration stipulée avant le départ, ou, à défaut de convention, de la ration équivalente à celle que reçoivent les marins de la flotte, est tenu de payer à titre de dommages-intérêts, 50 centimes par jour, pendant la durée du retranchement, à chaque personne composant l'équipage, et peut, en outre, être puni de 50 à 500 francs d'amende.

Les cas de force majeure sont constatés par procès-verbaux signés du capitaine, maître ou patron et des principaux de l'équipage, et alors même il est dû à chaque homme une indemnité respective du retranchement auquel il a été soumis.

Art. 179. Le capitaine ne peut, sous les peines portées par l'article 74 de la loi du 24 mars 1852, vendre les vivres de son bâtiment.

Cependant il peut, sur l'avis de l'équipage, en céder aux navires qu'il trouve en pleine mer dans une disette absolue, pourvu toutefois qu'il lui en reste assez pour son voyage, à charge d'en tenir compte aux propriétaires.

Art. 180. Les vols et altérations de vivres commis à bord de tout bâtiment par les capitaine, patron, subrécargue, gens de l'équipage et passagers sont punis d'après les dispositions de la loi du 24 mars 1852.

Art. 181. Un coffre pourvu de médicaments nécessaires au voyage doit être embarqué :

A bord de tout navire ayant un chirurgien ;

A bord de tout navire armé au long cours sur lequel il n'est pas embarqué de chirurgien, s'il a huit hommes d'équipage, y compris les mousses.

Art. 182. La composition du coffre de médicaments est déterminée d'après les instructions spéciales sur la matière. — Le coffre est visité par une commission médicale instituée dans chaque port.

Art. 183. Des objets, aliments et médicaments particuliers sont embarqués sur les navires allant à la côte occidentale d'Afrique; leurs capitaines doivent être pourvus du guide hygiénique et médical spécial pour la navigation dans ces parages.

§ 4.

Visite des navires.

Art. 184. Tout navire, avant de prendre la mer, doit être visité, conformément aux règlements.

Les règles sur les visites des navires varient suivant la destination des bâtiments :

Les articles 12, 13 et 14 du titre III de la loi du 13 août 1791 prescrivent, pour les navires armés au long cours, deux visites à chaque voyage, l'une avant, l'autre après l'armement.

L'article 3 de la déclaration du 17 août 1779 permet aux capitaines des bâtiments, employés au cabotage de ne faire constater qu'une fois par an que leur navire est en bon état de navigation.

L'article 10 du règlement du 13 février 1785 exempte de la visite les petits bâtiments, tels que ceux des pêcheurs de poisson frais, ceux qui ne font que le cabotage des ports de leur voisinage, ou qui sortent de leur port et y rentrent journellement.

Art. 185. Le tribunal de commerce désigne annuellement, pour chaque port, les anciens navigateurs, construteurs ou charpentiers composant la commission chargée des visites des navires.

auprès de lui la tête doucement posée sur son épaule.

C'était une de ces créatures si petites, qu'on les croirait une erreur de la nature, sans la merveilleuse perfection qu'elle a donnée à toutes leurs formes. Née sous le soleil des Antilles, élevée dans la froide New-York, elle avait les yeux noirs, la peau brune, les veines bleues et les admirables lèvres des créoles; elle avait pris les cheveux blonds du continent, et dans sa figure, cette sorte de vague, cet infini des phisionnomies anglaises : ravissante imperfection que Lawrence a tatouée et qu'aucun peintre n'a trouvée. Assises hardiment au vent, ses longues boucles, poussées paresseusement comme la flamme de l'Hermaphrodite, frottaient le visage du capitaine; leur jaune-doré se jouait contre son teint bruni.

Cette jeune femme était celle du capitaine; il y avait tout un roman dans cet amour, un roman avec ses aventures et son drame, drame de feu, tel qu'il devait être sous ce climat brûlant; entre cette ame méridionale de femme et ce caractère d'homme qui n'avait pas été aplati et liché à force de civilisation.

Un mariage avait fini la première partie du roman quelques semaines après, le jeune marin revenait en France, l'ambition était venue avec la femme : alors lieutenant à bord d'un brig, il allait demander un commandement. Nommé capitaine de l'Hermaphrodite, brig-goëlette de la station des Antilles,

qu'on avait envoyé se caréner à Toulon, il arrivait par une effrayante traversée, où il avait pu apprécier la bonté de son navire. Il trouva sa femme prête d'accoucher; elle vint le rejoindre à bord, seule, toute seule, de crainte d'être troublée dans son bonheur; puis, au bout de quelques jours, lorsque l'Hermaphrodite en fut à quitter son premier mouillage pour gagner le bassin où il devait hiverner, l'amante fit place à la femme; comme une jeune fille qui court les visites le jour qu'elle a sa robe nouvelle, elle fit venir à bord ses parents, ses amis, tout heureuse de leur montrer sa jolie case flottante, cet autre chez elle, toutes fières de leur faire entendre l'équipage, et même le lieutenant, beau jeune homme, ma foi, appeler son capitaine : *mon capitaine* : de leur faire voir même encore le beau lieutenant dans toute la rigueur de l'étiquette maritime.

L'ancre fut levée au milieu du tumulte des premiers embrassements, et les aimables visiteurs ne s'aperçurent de la supercherie qu'en voyant les arbres du rivage passer comme à la course à travers les cordages. Il fallut se résigner à faire le petit voyage, et l'on se mit en devoir de se venger sur une excellente collation. Tels étaient le capitaine et les passagers de l'Hermaphrodite, lorsque la joyeuse société fit courir vers la terre, pour saluer les amis qu'elle était sûre de trouver sur le rivage à cette heure.

Le vent était donc tombé. On arriva, à force d'a-

virons, auprès du rivage. Quoiqu'il ne fût guère que huit heures, dans un pays sans crépuscule, il faisait aussi noir qu'au milieu de la nuit. L'abord était trop difficile pour le tenter à cette heure; on mouilla. Ce fut à quelques encablures de plusieurs navires marchands; et tout près d'un gros trois-mâts qui portait en belles lettres blanches, sur son arrière, *le Marseillais*. Alors s'éleva un piquant débat entre les passagers et le capitaine; ils voulaient rester à bord, ils voulaient avoir le plaisir d'une mauvaise nuit; mais lui, il voulait revoir sa jolie campagne du Morne, la dot de sa femme, ou il était resté si peu de temps.

Peu s'en fallut que tout le monde ne dormît là. L'ordre d'armer le grand canot mit fin aux supplications.

Avant de descendre, le capitaine appela le lieutenant : « Monsieur, faite mouiller une ancre de plus et parer les manœuvres par précaution. Si je ne reviens pas, attention à veiller le temps ! » Et l'embarcation fendit l'eau sous les efforts de huit rameurs.

(La suite au prochain n°.)

Art. 186. Le capitaine est tenu de faire visiter son bâtiment aux termes et dans les formes voulus, sous peine de l'amende édictée par l'article 83 de la loi du 24 mars 1852.

Art. 187. La remise du rôle d'équipage n'est effectuée que sur la production du procès-verbal de visite, ce qui est constaté par une annotation spéciale sur le rôle.

(A continuer.)

DÉCRET autorisant la colonie de la Martinique à percevoir, pendant dix ans, divers droits de tonnage sur les navires de toutes provenances et de tous pavillons entrant à Fort-de-France.

(Du 1^{er} février 1867.)

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, A tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies ;

Vu l'article 4 de la loi du 19 mai 1866 ;

Vu la délibération du conseil général de la Martinique, en date du 7 septembre 1866, et l'avis du gouverneur en date du 19 du même mois ;

Vu les pièces constatant qu'à la fin de l'exercice courant il restera à dépenser une somme de 888,000 francs pour terminer les travaux d'amélioration du port de Fort-de-France ;

Vu l'avis du Comité consultatif des colonies, du 1^{er} décembre 1866 ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ ET DÉCRÉTONS ce qui suit :

Art. 1^{er}. La colonie de la Martinique est autorisée à percevoir, pendant dix années, sur les navires de toutes provenances et de tous pavillons entrant à Fort-de-France, les droits dont le maximum est fixé ainsi qu'il suit :

	Par tonn.	fr. c.
Bâtiments français ou étrangers venant de France, possessions françaises ou l'étranger.	De long cours ou de grand cabotage.	Avec chargement pour la consommation ou l'entrepôt. 2 50 Avec 2/3 de chargement en bois, en poissons salés ou en riz. . 1 50 Sur lest. 1
	Du petit cabotage.	Ex.

Art. 2. Ces droits pourront, avant l'expiration du délai ci-dessus fixé, être diminués ou supprimés par arrêté du gouverneur, rendu après délibération conforme du conseil général.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 1^{er} février 1867.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

L'Amiral, Ministre secrétaire d'Etat au département de la marine et des colonies,
Signé RIGAULT DE GENOUILLY.

Par arrêté du 1^{er} mai 1867, pris en conseil d'administration, le Commandant a autorisé la délivrance d'un acte de francisation pure et simple à la goëlette de construction française *Isabelle*, jaugeant 12 tonneaux 2 cent., appartenant à M. Michel (François), pour faire le cabotage et la pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

PARTIE NON OFFICIELLE.

AVIS

D'ADJUDICATION PUBLIQUE.

La fourniture du pain frais, à Saint-Pierre, aux divers rationnaires de l'Etat et aux divers services se fera par adjudication publique, sur soumissions cachetées.

L'adjudication aura lieu le 1^{er} août 1867 ;

la durée de l'entreprise est fixée à cinq années (du 1^{er} janvier 1868 au 1^{er} janvier 1873).

Le cahier des charges et conditions particulières relatives à la fourniture est déposé au bureau des subsistances où chacun pourra en prendre connaissance dès aujourd'hui.

L'importance de la fourniture sera d'environ 60,000 kilogrammes de pain par an.

La corvette à vapeur de S. M. Britannique le *Fawn*, commandant Hall, capitaine de vaisseau, a mouillé le 13 de ce mois dans la matinée sur notre rade, venant de Sydney et se rendant à Saint-Jean, touchant à Plaisance.

Ce navire qui appartient à la station anglaise d'Halifax a été chargé, si nous sommes bien informé, de faire les sondes préparatoires à la pose du câble à Saint-Pierre, qui serait fixée au 15 juillet prochain, et de se tenir à Saint-Jean à la disposition des navires porteurs du câble, pour le cas où ses services leur seraient nécessaires.

Le commandant Hall a bien voulu offrir au Chef de la colonie de se charger d'un paquet postal, ce qui a été accepté avec d'autant plus d'empressement que notre goëlette postale n'est point encore de retour et ne pourra peut-être pas repartir à temps pour profiter du prochain courrier.

Le *Fawn* quittera Saint-Pierre, ce matin à 9 heures.

ÉTAT CIVIL.

Saint-Pierre.

NAISSANCES.

14 mai. — Doublet (Joseph-Louis) ; — Folquet (Paul-Ernest).

MARIAGES.

8 mai. — Salmon (Désiré-Charles-Ange), avec Briend (Désirée-Françoise-Marie).

10 mai. — Poulard (Valentin-Joseph), avec Ducrocq (Ernestine-Françoise-Marie).

DÉCÈS.

12 mai. — Lelièvre (Marie-Louise-Augustine), 10 mois.

13 mai. — Letourneur (Emilie-Françoise), femme de Allard (René-François), 42 ans.

NOUVELLES MARITIMES.

Mouvements du Port.

NAVIRES DE GUERRE.

ARRIVAGES.

14 mai. — Corvette à vapeur *Fawn*, commandant Hahll, venant de Sydney.

BATIMENTS DU COMMERCE.

ARRIVAGES.

Navires métropolitains :

11 mai. — Brick *Roland*, capitaine Suzard, venant de Sétaul, chargé de sel ; — *Pauvre-Orpheline*, capitaine Jieqiou, venant de Saint-Malo.

Navires étrangers :

6 mai. — Goëlette anglaise *Leliada*, capitaine Foluë, venant de l'île du Prince-Edouard, chargée de diverses marchandises.

8 mai. — Goëlette anglaise *Garland*, capitaine Laigvth, venant de l'île du Prince-Edouard, chargée de diverses marchandises ; — *Lizzie*, capitaine Denis, venant d'Halifax, chargée de diverses marchandises.

14 mai. — Goëlette anglaise *Sisters*, capitaine Delahond, venant de la baie de Fortune.

Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

8 mai. — Brick *Sébastopol*, capitaine Goudé 15,000 morues ; — goëlette *Comète*, patron Lesard 4,500 morues ; — goëlette *Adélaïde*, patron Cordon 2,000. — *Marie-Eugénie-Elisabeth*, cap. Rondel, 20,000. — *Jessie* patron Douvel 7,000 morues. — *Brick Augustine* capitaine Gavrand, 6,000 morues. — *France*, capitaine Guyon 1,000 morues.

14 mai. — Goëlette *Marie-Eugénie*, patron Chapdelaine, 3,500 morues ; — *Augustine*, patron Lessard, 4,000 morues ; — *Volant*, patron Lemaitre, 3,500 morues ; — *Mouette*, patron Lessard, 2,500 morues.

DÉPARTS.

Navires métropolitains et étrangers partis pour diverses destinations :

15 mai. — Brick-goëlette *Anna*, capitaine Greslé, allant à la Martinique.

Allant sur les Bancs de pêche :

Navires métropolitains.

9 mai. — Brick *Société*, capitaine Rihouët.

13 mai. — Brick *Roland*, capitaine Suzarde.

14 mai. — Brick *Marie-Eugénie-Elisabeth*, capitaine Rondel ; — *Augustine*, capitaine Gavran ; — *France*, capitaine Pioche.

Goëlettes locales.

9 mai. — Goëlette *Magenta*, patron Cruchon.

10 mai. — Goëlette *Trois-Sœurs*, patron Aubert ; — *Emilie*, patron Cerisier.

11 mai. — Goëlette *Louise*, patron Pasquier.

13 mai. — Goëlette *Jessie*, patron Dauvet ; — *Comète*, patron Lessard ; — *Adélaïde*, patron Cordon.

14 mai. — Goëlette *Volant*, capitaine Lemaitre ; — *Augustine*, capitaine Lessard ; — *Eugénie-Marie*, capitaine Jean.

15 mai. — Goëlette *Sainte-Claire*, capitaine Eguay ; — *Rainbow*, capitaine Gilbert, allant au golfe.

ANNONCE HYDROGRAPHIQUE.

MER MÉDITERRANÉE. — Phare de Castellon de la Plana (Espagne.)

Le Ministre de la marine en Espagne fait savoir que, le 10 février 1867, on allumera un nouveau feu pour signaler la position de la plage du Grao de Castellon de la plana, dans le golfe de Valence, côte S. E. d'Espagne.

Le feu sera fixe blanc, élevé de 8 mètres au-dessus du niveau de la mer, et, avec une atmosphère claire on pourra le voir d'une distance de 9 milles, dans un arc de 180 degrés.

L'appareil d'éclairage sera dioptrique ou à lentilles, et du quatrième ordre (6°).

La colonne qui porte la lanterne est en fer et placée au centre de l'habitation des gardiens, qui est rectangulaire et peinte en jaune : mais la colonne et la lanterne sont vertes. Tout l'édifice est élevé de 6^m9 au-dessus du sol, placée à 34 mètres du bord de la mer, et sa position est donnée par 39° 58' 45" N. 2° 20' 39" O.

Cet avis affecte la série D, n°47a, et les cartes n°s 215 et 1186.

MANCHE. — Feux de port à St-Pierre (Guernesey).

Le Capitaine du port de Saint-Pierre, île de Guernesey, fait savoir que, le 1^{er} mars 1867, on a allumé un nouveau feu de port à l'entrée Sud du port extérieur, sur l'extrémité Est du brise-lames du Château, port de St-Pierre.

Le feu est fixe blanc, élevé de 13^m 8 au-dessus du niveau de la haute mer, et, avec une atmosphère claire, on pourra le voir d'une distance de 9 milles. Il paraît brillant du S. S. E. au N. N. O. par l'Est ; mais il montre une lumière faible du côté de la terre, ou du N. N. O. au S. S. E. par l'Ouest.

L'appareil d'éclairage est dioptrique ou à lentilles, et du troisième ordre.

Le feu est à 185 mètres de Castle-Cornet, et on y relève : la pointe de Saint-Martin au S. 7° O., à 2 milles ; le château Vale au N. 19° E., à 2 milles environ ; le moulin à vent de Sark au S. 77° 35' E., à 6 milles 1/2 ; le feu du vieux port au N. 86° O., à 4 câbles ; la bouée de Lower-Heads au S. 55° E., à 2 milles 1/4, et le Brehon à l'E. 35° 25' N., à 1 mille 3/4.

Le 1^{er} mars 1867, l'ancien feu qui est à l'entrée du port intérieur a été coloré en rouge.

Les relèvements sont vrais. Variation : 21° 20' N.O. en 1867.

Voyez la série B, n° 30 ; la série C. n° 82 ; les cartes françaises n°s 87, 2,169, 878, 2,018 ; anglaise n° 262b, et l'instruction n° 378, page 9.

Câble télégraphique entre Jersey et la France ; balises pour le signaler. Défense de mouiller ou draguer.

Le câble télégraphique entre Jersey et la France est élongé dans une direction N. 59° E. et S. 59° O. (compas), entre la baie Fliquet (Jersey) et Pirou (France). A la baie Fliquet, le point d'atterrissement du câble est signalé par une tour, Martello, peinte en blanc avec le mot TELEGRAPH en lettres noires, et surmontée d'un disque vert. Sur les côtes de France, au Pirou, le point d'atterrissement du câble est signalé par une tour élevée sur les dunes de Pirou ; elle a 8^m 32 de hauteur, 5^m 79 de largeur ; elle est peinte en blanc avec le mot TÉLÉGRAPHE en lettres noires, et surmontée d'un disque vert.

Le parcours du câble est donc distinctement indiqué par ces deux tours, qui permettront de l'éviter, dans le jour, lorsqu'on pourra les voir en même temps ; si l'état du temps ne permettait pas de les voir toutes les deux à la fois, on l'éviterait au moyen du relèvement donné plus haut ; enfin les pêcheurs qui n'ont pas de compas pourront parer le câble comme suit : du côté de Jersey, au Sud du câble, en tenant la pointe de la Coupe par la tour de Rozel ; au Nord du câble en tenant le corps-de-garde de la baie Boulay (Boulay bay guard house) par la tour de Rozel.

Cet avis a été publié déjà dans l'Avis aux navigateurs, n° 6814, 15 avril 14 ; mais le télégraphe ayant été plusieurs fois rompu ou endommagé par les ancres, dragues, etc., on le renouvelle et on recommande fortement aux marins pêcheurs d'huitres et autres pêcheurs de ne pas mouiller, draguer, chaluter, ni se servir de grappins ou d'aucun engin traînant sur le fond dans le voisinage du câble.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.