

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 22.

JEUDI 29 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 16-21).

Art. 219. Chaque fois qu'un capitaine engage après l'armement des gens de mer et autres, soit en remplacement de ceux qui ont abandonné le bâtiment, qui sont décédés ou qui ont été laissés malades dans les hôpitaux, soit pour toute autre cause, il doit les faire inscrire sur le rôle d'équipage par le commissaire de l'inscription maritime ou par l'autorité consulaire.

Art. 220. Tout capitaine, maître ou patron, avant d'engager un marin, doit s'assurer que ce marin a été congédié du dernier navire sur lequel il était embarqué.

Art. 221. Le fait d'avoir sciemment et volontairement embauché un homme appartenant à l'équipage d'un autre navire constitue le délit de complicité de désertion puni par l'article 70 de la loi du 24 mars 1852.

Art. 222. Dans les ports français, les capitaines ne peuvent débarquer ni congédier, avant l'expiration de l'engagement contracté, aucun des hommes de l'équipage, si ce n'est du consentement de celui-ci ou pour cause valable, et, dans tous les cas, avec l'intervention du commissaire de l'inscription maritime, sous peine de l'application de l'article 4 de la loi du 19 mars 1852.

Art. 223. En pays étranger, aucun congédiement ne peut avoir lieu sans l'assentiment de l'autorité consulaire de France. Les contrevenants encourent également l'application de l'article 4 de la loi du 19 mars 1852.

§ 11.

Engagement et loyers des matelots et autres gens de l'équipage.

Art. 224. Les armateurs, capitaines et maîtres ont une entière liberté pour la composition de leurs équipages.

Ils ne peuvent, toutefois, engager les marins étrangers que dans la proportion fixée par la loi.

Art. 225. Les commissaires de l'inscription maritime ne peuvent régler les conditions des engagements ni exercer aucune autorité à cet égard. Ils doivent laisser une entière liberté aux armateurs, capitaines et gens de l'équipage de passer entre eux telles conventions qu'ils veulent, en observant, toutefois les prescriptions de l'article 6 du Code Napoléon. Leur intervention consiste à éclairer les parties sur la portée des conventions qu'elles souscrivent et dont ils doivent leur donner lecture.

Toute convention faite entre l'armateur ou le capitaine et l'équipage doit être portée à la connaissance du commissaire de l'inscription maritime et inscrite au rôle d'équipage.

Art. 226. Les conditions d'engagement ne sont définitives qu'après l'inscription au rôle d'équipage.

Art. 227. Lorsque les gages et loyers de l'équipage donnent lieu à une demande judiciaire, ils sont justifiés par le rôle d'équipage, arrêté dans les bureaux de l'inscription maritime.

Art. 228. Les salaires des marins sont déclarés incessibles et insaisissables, à moins qu'il ne s'agisse de loyers de maison et de subsistances ou hardes fournis du consentement du commissaire de l'inscription maritime, et que les créances n'aient été apostillées sur le rôle d'équipage ou sur les matricules des gens de mer.

Art. 229. Les gens de mer et autres embarqués sur les bâtiments du commerce doivent remplir, sous les peines prévues par

la loi du 24 mars 1852, les engagements qu'ils ont contractés. Ils ne peuvent quitter le navire sur lequel ils sont embarqués sans avoir été dûment congédiés.

Art. 230. Les gens de mer embarqués sur les bâtiments du commerce qui tombent malades pendant le voyage, ou qui sont blessés au service du navire sont payés de leurs loyers, traités et pansés conformément aux prescriptions de la loi. Ils sont reçus dans les hôpitaux de la marine sur un billet du commissaire de l'inscription maritime.

CHAPITRE II.

Marine militaire.

Art. 231. Hors des ports français, le commandant d'un bâtiment de guerre français a droit de visite et de police sur tout navire de commerce ou bâtiment de pêche français.

Dans les rades étrangères, il exige que les capitaines de navires du commerce français le préviennent de leur arrivée et de le départ et lui communiquent les avis qui peuvent intéresser le service.

Il a droit de punir d'un à huit jours d'arrêts à leur bord les capitaines de commerce qui se refuseraient à remplir ces devoirs. Toutefois, si les intérêts de l'armement ne permettaient pas l'application immédiate de cette punition, sa décision serait inscrite sur le rôle d'équipage et ne recevrait son exécution qu'après le retour en France des délinquants.

Il rend compte de la conduite de ces capitaines au ministre de la marine et des colonies, qui statue sur les peines plus graves qu'ils auraient pu encourir.

Il prend connaissance, en ce qui lui appartient, des plaintes portées par les capitaines ou par leur équipage, et il fait rendre justice à qui de droit sans préjudice de la juridiction des agents du département des affaires étrangères.

Il fait rechercher et arrêter les déserteurs des bâtiments de l'Etat qui se trouvent sur

FEUILLETON.

NAUFRAGE

DE L'HERMAPHRODITE⁽¹⁾.

Malgré le peu de prise que donnait le ventre étroit de l'arrière du canot effilé comme un avant, l'ouragan le poussait avec une effrayante rapidité, en sorte qu'arrivé contre le bâtiment, il allait le dépasser, . . . lorsque l'homme de la proue se dressa ! . . . Ses mains, jetées contre le navire, s'y cramponnèrent comme deux grappins, et, ses pieds mordant au fond de la barque, comme une ancre dans un fond boueux, elle fut collée contre le bord par cette cheville vivante.

Il y eut alors une sorte de discussion; les nègres, hésitant à retourner à terre contre le vent, et ensemble à monter sur le navire prêt à lever l'ancre; . . . le patron, remuant violemment la tête de bas en

haut, leur disant sans doute de monter, et, collé qu'il était contre le flanc du bâtiment, se démantant le cou comme un homme crucifié qui voudrait parler derrière lui: les noirs, une fois payés, et n'ayant plus rien à gagner, commencèrent à raisonner; ils virent sûrement qu'ils ne pourraient lutter contre le vent qui les avait poussés avec tant de force, car ils grimperont à bord. Le patron les suivit, et le canot libre de son lien de fer, s'en fut à la dérive, moutonnant sur toutes les vagues, jusqu'à ce qu'une vint se briser contre et l'engloutir.

Toutes ces choses furent faites en un instant, le peu de matelots restés à bord de l'*Hermaphrodite*, couraient sur les vergues, et une voile tomba rapetissée de tous ses ris. En voyant paraître ces signes de départ, si longtemps attendus, l'oncle soulagea par un ah! prolongé sa poitrine oppressée d'attention.

Nous avons dit que l'*Hermaphrodite* était mouillé non loin de plusieurs navires, et tout près d'un gros trois-mâts marchand; les premiers avaient appareillé dès le commencement de l'ouragan; l'autre était toujours là; seulement il avait calé ses mâts, doublé ses amarres et fermé ses sabords. Pas un être vivant ne paraissait sur le pont, et cette masse énorme, avec sa mâture écourtée, ses gigantesques flancs noirs qu'aucune peinture n'embrassait, avait quelque chose de sinistre. Ainsi dépeuplé et sombre de couleur, il ressemblait au forban qui porte son monde couché sur le pont pour ruser l'abordage, ou

au corsaire rouge, avec ses batteries couleur de feu masquées par une toile goudronnée. Ce n'était pas tout cela: c'était que le capitaine avait trouvé prudent de quitter son navire avec tout l'équipage: seulement il n'avait pas oublié la loi maritime: il était descendu le dernier dans la chaloupe.

La voile de l'*Hermaphrodite* à peine amurée, la rafale s'y rua avec tant de force, qu'on eut dit qu'elle l'attendait. Le malheureux bâtiment tournoya sur lui-même, et fut un instant en dérive, étourdi du coup; avant qu'il pût gouverner, il se trouva bord contre bord avec le sombre trois-mâts. L'homme du canot (on sait qui) s'élança à la barre, renversa le timonier, et veut faire dévier sa goëlette. Il était trop tard; le *Marseillais* avait chassé sur son ancre de babord, en sorte qu'il restait une large trouée entre son cable et sa coque. L'*Hermaphrodite* s'engagea dans cette passe, brisant son beaupré comme un tube de verre.

Le capitaine n'avait pas fini de dire: « Un homme à couper le cable! » que notre vaillant nègre, qui ne craignait que les zombis, avait par instant une jambe sur l'*Hermaphrodite*, l'autre contre le *Marseillais*, presque à cheval sur l'abîme, une hache à la main.

Les trois minutes qui suivirent furent de celles qui peuvent rendre un jeune homme plus blanc que son bisaïeul.

Tout à coup une lame s'engouffrant entre les deux bâtiments, les éloigna. Le nègre les suivit

(1) Voir le n. 21 de la FEUILLE OFFICIELLE.



les navires de commerce français. Il peut également y faire rechercher et arrêter tous autres marins dont l'embarquement n'aurait pas été légalement autorisé.

S'il découvre des individus qui soient prévenus de crimes, il les fait détenir à son bord jusqu'à ce qu'il puisse les débarquer dans un port français ou les traduire devant les autorités compétentes.

TITRE II.

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

CHAPITRE III.

Consulats.

Art. 232. Les capitaines des bâtiments de commerce sont tenus en pays étrangers, en conformité des articles 242 et 243 du code de commerce, après avoir pourvu à la sûreté de leur bâtiment, et au plus tard dans les 24 heures de leur arrivée, de faire devant le consul le rapport prescrit par l'article 10 de l'ordonnance du 29 octobre 1833.

Ils déposent à l'appui de leur rapport : 1° l'acte de francisation ; 2° le congé ; 3° le rôle d'équipage ; 4° les acquits-à-caution, connaissements et chartes-parties ; 5° le registre dont la tenue est prescrite par l'article 224 du Code de commerce.

En cas de simple relâche, le capitaine remet au consul, conformément à l'article 245 du Code de commerce, une déclaration faisant connaître les causes de sa relâche.

Si la relâche se prolonge au delà de 24 heures, le capitaine est tenu de remettre au consul son rôle d'équipage.

Art. 233. Les consuls exercent sur les navires de commerce français le droit de police qui leur est attribué par les règlements.

CHAPITRE IV.

Discipline des équipages.

Art. 234. Le droit de connaître des fautes de discipline et de prononcer les peines qu'elles comportent est attribué :

Aux commissaires de l'inscription maritime, dans un port ou sur une rade de France, ou dans un port d'une colonie française ;

Aux commandants des bâtiments de l'Etat, ou, à défaut, aux commissaires de l'inscription maritime, dans une rade d'une colonie française ;

Aux consuls de France, dans les ports et rades des pays étrangers, à moins qu'il ne s'y trouve un bâtiment de l'Etat, auquel cas la juridiction appartient au commandant du bâtiment ;

Au plus âgé des capitaines des navires du commerce présents sur les rades étrangères, en l'absence de bâtiments de l'Etat ou consul ;

En mer, aux capitaines des navires ;

Ces fautes sont punies conformément aux dispositions de la loi du 24 mars 1852.

Art. 235. Les délits maritimes sont déférés aux tribunaux maritimes commerciaux et punis conformément aux dispositions de ladite loi.

Sur un bâtiment de l'Etat, le tribunal maritime commercial est composé de cinq membres, savoir :

- Le commandant du bâtiment, président ;
- Juges. { L'officier de vaisseau le plus élevé en grade après le second, ou, à défaut, le second lui-même ;
Le plus âgé des capitaines } des navires
Le plus âgé des officiers } du com-
Le plus âgé des maîtres } merce pré-
d'équipage. } sent sur les lieux.

S'il n'y a pas sur les lieux d'autre navire du commerce que celui à bord duquel se trouve l'inculpé, le tribunal se compose :

- Du commandant du bâtiment, président ;
- Juges. { des deux plus anciens officiers de vaisseau après le commandant ;
du plus ancien second maître ;
d'un officier ou d'un matelot du navire où le délit a été commis.

Dans un port de France ou d'une colonie française, le tribunal maritime commercial se compose de cinq membres, savoir :

- Le commissaire de l'inscription maritime, président ;
- Juges. { Un juge du tribunal de commerce ou, à défaut, le juge de paix ;
Le capitaine, le lieutenant ou le maître de port ;
Le plus âgé des capitaines au long cours valides présents sur les lieux ;
Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires du commerce ou, à défaut, le plus âgé des marins présents sur les lieux et ayant rempli ces fonctions.

Dans un port étranger, et en l'absence d'un bâtiment de guerre français, le tribunal maritime commercial est composé de cinq membres, savoir :

- Le consul de France, président ;
- Juges. { Le plus âgé des capitaines au long cours présents sur les lieux ;
Le plus âgé des officiers des navires du commerce présents sur les lieux ;
Un négociant français, désigné par le consul ;
Le plus âgé des maîtres d'équipage des navires du commerce présents sur les lieux.

Art. 236. Sont considérés comme déserteurs :

1° Les gens de mer qui, dans un port de France, s'absentent sans permission pendant

3 fois 24 heures de leur navire ou du poste où ils ont été placés, ou laissent partir le navire sans se rendre à bord, avant l'expiration de l'engagement qu'ils ont contracté ;

2° Les gens de mer, qui dans une rade ou dans un port d'une colonie française, ou sur une rade étrangère ou dans un port étranger, s'absentent sans permission pendant 2 fois 24 heures de leur navire ou du poste dans lequel ils ont été placés.

Art. 237. La désertion de tout individu appartenant à l'équipage d'un bâtiment du commerce doit être dénoncée par le capitaine dans le délai de trois jours.

Art. 238. Si le fait s'est passé dans un port ou sur une rade de France, ou dans un port d'une colonie française, le capitaine adresse sa plainte et les pièces probantes au commissaire de l'inscription maritime ; s'il s'est passé sur la rade d'une colonie française, il l'adresse au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux, ou, en l'absence de celui-ci, au commissaire de l'inscription maritime ; s'il s'est passé à l'étranger, il l'adresse au commandant du bâtiment de l'Etat présent sur les lieux, ou, à défaut, au consul de France. Si la désertion a eu lieu dans une localité étrangère où il n'y ait ni bâtiment de l'Etat ni consul de France, le capitaine remet sa plainte, dans le premier port où il aborde, soit au commissaire de l'inscription maritime, soit au commandant du bâtiment de l'Etat, soit au consul, suivant le cas, en se conformant aux dispositions du présent article.

Art. 239. Les capitaines qui n'auraient pas fait la déclaration prescrite à l'article précédent et signalé les déserteurs de leur navire ne pourront former contre eux aucune demande, ni leur refuser leurs salaires ou parts sous prétexte de désertion, sans préjudice des peines portées par les articles 48 et 86 de la loi du 24 mars 1852.

Il est interdit aux armateurs et capitaines de s'adresser directement à la gendarmerie pour la recherche des absents ou déserteurs.

Art. 240. L'arrestation ou la capture des marins du commerce déserteurs ou absents donne lieu au paiement des mêmes primes que celles allouées pour les absents ou déserteurs des bâtiments de l'Etat.

Art. 241. Le capitaine se conforme, pour les hardes et effets du marin déserteur, aux règlements sur les successions maritimes.

Art. 242. Sont réputés en état d'absence ne donnant lieu qu'au paiement des frais d'arrestation fixés pour le simple cas d'absence, les marins qui, ayant quitté leur navire ou le poste dans lequel ils avaient été placés, n'ont pas encore dépassé les délais assignés par l'article 236 comme point de départ au délit de désertion.

Art. 243. Les frais d'arrestation et de cap-

des pieds, ouvrant les jambes à s'écarteler ; il espérait qu'ils allaient se rejoindre. On vit alors une épouvantable chose ; ses bras convulsivement agités, jetèrent au loin la hache. Par une effrayante harmonie de la machine humaine, toutes les parties de son corps se déchirèrent en même temps ; il sentait ses fibres se rompre, et il croyait entendre la mer rire sous lui. Les navires vont se rejoindre ! pensa-t-il un moment ;... ils vont se rejoindre ah bon Dieu ! les sentir se rejoindre et ses membres avec eux ! Une nouvelle lame vint se jeter entre eux ; il tomba non pour se noyer, ou du moins être écrasé debout, sans forme humaine... Non, il tomba de travers ; les deux bâtiments, se rejoignant, le prirent, l'*Hermaphrodite* par les pieds, le *Marseillais* par la tête, et une masse informe et sanglante s'engloutit dans les flots.

Le mousse était près de là ; il se souvint qu'il passait pour le plus agile de l'équipage. Sans attendre l'ordre, il prend la hache tombée à ses pieds, saisit un bout de cordage qu'il voit pendre. Il est à bord du *Marseillais*.

Mais son bras est trop jeune et le cable est trop fort : c'était celui des grands jours. Il avait donné trois coups, et vingt fois l'*Hermaphrodite* avait manqué de se briser contre le rocher, comme un vaisseau de cristal ; vingt fois le géant, dans son lourd ballotement, avait manqué d'étouffer sous les larges aisselles... Le lieutenant vit le danger. L'impétueux jeune homme, oubliant son grade, s'élance

sur les pas du mousse ; en un coup le cable est tranché. Avant que les parties coupées fussent séparées, tenant la hache devant lui à toute longueur de bras pour se donner l'élan, il part, déjà monté sur le bastingage pour en faire son point de départ. Pendant cette première action, l'*Hermaphrodite* dégagée s'éloigna. L'héroïque enfant vit l'espace s'agrandir, mais il n'hésita pas ; se rassemblant de tous ses membres, ses jarrets se roidissant le lancèrent comme une flèche.

Je crois en vérité qu'il serait arrivé ! mais le vent lui faisant décrire une oblique au lieu d'une perpendiculaire, il frôla le bord, et, tombant contre le flanc, il fut jeté du choc à 3 pieds derrière. Il plongea, puis l'on vit reparaître sa chemise rouge j'usqu'à la ceinture, et tout fut dit.

Il était sûrement étourdi du coup, car il nageait parfaitement. Et sa pauvre mère, à laquelle il voulait porter les 20 francs de sa campagne !...

C'était l'enfer que ce *Marseillais* ! Trois hommes l'ont touchés : l'un a été broyé, l'autre noyé, le troisième au moins est sauté !

Dès le matin, la mer embarquait de tous côtés sur l'*Hermaphrodite* ; le pont était glissant comme une algue. Le jeune aspirant, tombant d'un côté au moment où le bâtiment penchait de l'autre, et traversant le pont dans toute sa largeur, fut se heurter contre le bord opposé à s'y briser, il voulu se relever, mais on le vit retomber et gagner l'entrepont en rampant des bras et d'une jambe, traînant avec

lui l'autre pendante et brisée.

Ce fut donc avec cinq marins et deux nègres que le brig-goëlette de Sa Majesté, l'*Hermaphrodite*, le beaupré cassé, fuyant sous la grande voile avec tous ses ris, quitta son mouillage.

Pendant six semaines après, l'oncle à la longuevue soutint avoir suivi le bâtiment des yeux, l'ayant vu tenant bien la mer jusqu'au moment où, se fondant avec l'horizon, il lui avait échappé...

Trois mois après il avoua qu'une lame énorme s'étant élevée entre l'*Hermaphrodite* et son rayon visuel, il ne l'avait plus aperçue lorsqu'elle était retombée.

Et cependant le capitaine de la *Louise*, l'un des navires rentrés après le coup de vent, assura, que courant à vingt lieues des côtes, un bâtiment était passé par son travers, dématé de tous ses mats, et fuyant ainsi, comme si l'enfer l'eût remorqué. Il avait cru reconnaître l'*Hermaphrodite* à ses formes, mais il n'avait pu lire son nom, une partie de l'arrière étant enlevée. Personne ne paraissait à bord, si ce n'est un homme appuyé contre la barre du gouvernail, la tête dans ses mains. « Sa présence là était inutile, ajouta le judicieux capitaine, la barre étant amarrée et le bâtiment allant à la miséricorde de Dieu. »

(La suite au prochain n°.)

ture sont avancés par l'armateur ou par le capitaine chaque fois que l'homme est arrêté avant le départ du navire sur lequel il était embarqué; par l'Etat, quand il n'est arrêté qu'après le départ du bâtiment.

Le précompte en est ensuite effectué sur les salaires de l'homme arrêté, au moyen d'un avis que l'administration adresse par la voie la plus prompte au port d'armement et au port de destination du navire, afin que, à l'époque du désarmement, le prélèvement puisse être fait avant le partage des salaires du déserteur entre l'armateur et la caisse des invalides.

CHAPITRE V.

Actes de l'état-civil. — Testaments faits en mer. — Successions.

Art. 244. Les capitaines des bâtiments du commerce doivent se conformer aux prescriptions de l'instruction ministérielle du 2 juillet 1828 pour la rédaction des actes de l'état-civil, des procès-verbaux de disparition et des testaments qu'il y a lieu de dresser dans le cours du voyage.

Une expédition de ladite instruction leur est remise à l'armement avec les imprimés qui s'y rattachent et mention en est faite sur le rôle d'équipage.

Le testament fait sur mer ne peut contenir aucune disposition au profit des officiers du navire, s'ils ne sont parents du testateur.

Les commissaires de l'inscription maritime doivent au surplus, donner aux capitaines tous les renseignements nécessaires pour leur faciliter la rédaction des actes et procès-verbaux que ceux-ci peuvent être appelés à dresser en mer.

Art. 245. Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux bateaux et embarcations qui font de très-courtes traversées.

Les patrons de ces bateaux et embarcations se conforment aux dispositions suivantes :

1° Si des individus meurent à la mer (naturellement ou par accident) pendant cette courte navigation, les cadavres sont rapportés à terre le plus promptement possible, pour que l'identité en soit constaté, et que les actes de décès soient dressés par l'officier de l'état-civil de la commune d'où dépend le port d'armement ou de relâche.

2° Lorsque les individus ont péri de mort violente, les patrons ont, en outre, à appeler un officier de police, sans préjudice de l'obligation de rendre compte de l'événement au commissaire de l'inscription maritime du port où ils abordent.

3° Si un individu tombe à la mer, et qu'il ne soit pas possible de le sauver, les patrons sont tenus, aussitôt après leur arrivée dans le premier port où ils abordent, de se présenter immédiatement avec tous les hommes de leur équipage au bureau de l'inscription maritime où ils rendent compte de l'événement et de ses circonstances.

4° Le commissaire reçoit alors les déclarations qui lui sont faites; il se conforme à ce que prescrit l'instruction ministérielle du 2 juillet 1828.

Art. 246. En cas de décès à bord pendant le voyage, le capitaine doit faire l'inventaire des effets du défunt immédiatement après le décès en présence des parents, s'il y en a; à défaut de parents, devant deux témoins.

Le capitaine est responsable des effets du défunt et est tenu de les remettre, au désarmement, avec l'inventaire, au bureau de l'inscription maritime.

Les espèces monayées, ainsi que les bijoux trouvés à l'inventaire, sont déposés à la caisse des gens de mer.

Art. 247. En cas de décès après une maladie pestilentielle, tous les effets susceptibles qui auraient servi au malade dans le cours de cette maladie sont, si le navire est au mouillage, brûlés et détruits, et s'ils est en route, jetés à la mer avec les précautions suffisantes pour qu'ils ne puissent surnager.

Les autres effets dont l'individu décédé

n'aurait point fait usage, mais qui se seraient trouvés à sa disposition, sont soumis immédiatement à l'évent, à la fumigation ou mis à la traine, ainsi que les effets dont en aurait fait usage un individu qui aurait été attaqué d'une semblable maladie sans y avoir succombé.

Il est fait mention sur le journal de bord de l'exécution des mesures ci-dessus indiquées.

Art. 248. Si, pendant le séjour ou la relâche d'un bâtiment du commerce dans un port ou sur une rade de France ou des colonies françaises, il survient quelques décès à bord, le capitaine doit en donner sur le champ avis par écrit au maire, qui dresse l'acte de décès, aux termes de l'article 78 du Code Napoléon, et en prévenir le commissaire de l'inscription maritime.

Si le décès a eu lieu par suite d'un accident ou d'un crime, le capitaine doit en outre, en même temps qu'il fait son rapport au commissaire de l'inscription maritime, en vertu de l'article 26 de la loi du 24 mars 1852, appeler un officier de police.

Art. 249. Si le décès a eu lieu dans un port ou sur une rade à l'étranger, il en est immédiatement donné avis au consul de France, qui dresse alors l'acte de décès sur les déclarations qui lui sont faites.

Art. 250. Dès que le commissaire de l'inscription maritime est informé de la mort d'un marin ou d'un passager, il se transporte à bord du bâtiment pour l'apposition des scellés sur les effets du défunt.

Les scellés sont levés et l'inventaire fait, à moins de cause urgente, trois jours après l'apposition desdits scellés.

Les objets inventoriés sont déposés au bureau de l'inscription maritime, où il en est tenu enregistrement.

Lorsque les effets sont remis en nature aux ayants-droit, leur destination est consignée au registre et la partie prenante y appose son reçu.

CHAPITRE VI.

Règles destinées à prévenir les abordages. — Communications par les sémaphores.

Art. 251. Dans les règles qui suivent, tout navire à vapeur qui ne l'aide ses de voiles est considéré comme navire à voiles; et tout navire dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Art. 252. Les feux mentionnés aux articles suivants doivent être portés, à l'exclusion de tous autres, par tous les temps, entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 253. Les navires à vapeur lorsqu'ils sont en marche, portent les feux ci-après :

En tête du mât de misaine, un feu blanc placé de manière à fournir un rayonnement uniforme et non interrompu dans tout le parcours d'un arc horizontal de 20 quarts du compas, qui se compte depuis l'avant jusqu'à 2 quarts en arrière du travers de chaque bord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 5 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

A tribord, un feu vert établi de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts de compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à tribord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume;

A babord, un feu rouge construit de façon à projeter une lumière uniforme et non interrompue sur un arc horizontal de 10 quarts du compas, qui est compris entre l'avant du navire, et 2 quarts sur l'arrière du travers à babord, et d'une portée telle qu'il puisse être visible à 2 milles au moins de distance, par une nuit sombre, mais sans brume.

Ces feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant et s'étendant à 0^m 90 en avant de la lumière,

afin que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant et le feu rouge de tribord avant.

Art. 254. Les navires à vapeur, quand ils remorquent, doivent, indépendamment de leurs feux de côté, porter deux feux blancs verticaux en tête de mât, qui servent à les distinguer des autres navires à vapeur. Ces feux sont semblables au feu unique de mât que portent les navires à vapeur ordinaires.

A continuer.

Le Ministre de la marine à MM. les Gouverneurs et Commandants des colonies.

Paris, le 29 avril 1867.

Monsieur le Commandant,

Sa Majesté l'Impératrice, dans sa sollicitude pour toutes les classes de la population, et désireuse d'y développer le sentiment du patriotisme et du devoir, m'a exprimé l'intention de voir honorer, par des témoignages durables, le nom des hommes qui, si modestes qu'ait été leur condition, ont, sur les champs de bataille, ou au milieu des épreuves du travail et de la vie civile, laissé de nobles exemples à suivre. Sa Majesté voudrait qu'on évoquât partout, dans les villages, dans les hameaux, comme dans les villes de nos colonies, le souvenir de ces hommes; qu'une place ou une rue reçût leur nom; qu'une inscription commémorative, placée dans la salle d'école, rappelât leurs titres à la reconnaissance publique, et qu'ainsi, l'émulation et les aspirations vers le bien fussent constamment stimulés chez les adultes, comme parmi les jeunes générations.

Un puissant intérêt de moralisation s'attache à cette généreuse pensée dont je confie la réalisation à votre intelligent empressement. Je vous prie de me rendre compte des mesures que vous avez prises dans ce but.

Recevez, etc.

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

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, venant de Sydney, a mouillé dans le port de St-Pierre, le 27 mai à 3 heures du soir.

Elle a apporté la correspondance d'Europe et des Etats-Unis, du 9 mai.

Cette goëlette repartira pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et l'Europe, le jeudi 30 mai 1867, à 7 heures du soir.

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.

PARTIE NON OFFICIELLE.

Le canot de sauvetage placé au petit port de la Cotinière (île d'Oléron), par la Société centrale de sauvetage des naufragés vient de préserver d'une perte certaine le sloop de l'Etat le *Martin-Pêcheur*, ainsi que trois marins et un mousse qui le montaient. Le 27 mars, le *Martin-Pêcheur* sortait de la Cotinière avec vent de sud-ouest, lorsqu'ayant



Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.