



Feuille Officielle DES ILES SAINT-PIERRE & MIQUELON

PARAISANT LE JEUDI DE CHAQUE SEMAINE.

PRIX DES ANNONCES :

UNE A SIX LIGNES 3 FRANCS.
CHAQUE 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 23.

JEUDI 6 JUIN 1867.

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 16-22).

Art. 255. Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils sont route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine, dont ils ne doivent jamais faire usage.

Art. 256. Lorsque des bâtiments à voiles sont d'assez faible dimension pour que leurs feux verts et rouges ne puissent pas être fixés d'une manière permanente, ces feux sont néanmoins tenus allumés sur le pont à leurs bords respectifs, prêts à être montrés instantanément à tout navire dont on constaterait l'approche, et assez à temps pour prévenir l'abordage.

Ces fanaux portatifs, pendant cette exhibition, sont tenus autant en vue que possible, et présentés de telle sorte que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord avant et le feu rouge de tribord avant.

Pour rendre ces prescriptions d'une application plus certaine et plus facile, les fanaux sont peints extérieurement de la couleur du feu qu'ils contiennent, et doivent être pourvus d'écrans convenables.

Art. 257. Les bâtiments tant à voiles qu'à vapeur mouillés sur une rade dans un chenal ou sur une ligne fréquentée, portent, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil, un feu blanc placé à une hauteur qui n'excède pas 6 mètres au-dessus du plat-bord et projetant une lumière uniforme et non interrompue tout autour de l'horizon à la distance d'au moins un mille.

Art. 258. Les bateaux pilotes à voiles ne sont pas assujettis à porter les mêmes feux que ceux exigés pour les navires à voiles; mais ils doivent avoir en tête de mât un feu blanc visible de tous les points de l'horizon, et de plus montrer un feu blanc de quart d'heure en quart d'heure.

Art. 259. Les bateaux de pêche non pontés et tous les autres bateaux également non pontés ne sont pas tenus de porter les feux de côté exigés pour les autres navires; mais ils doivent, s'ils ne sont pas pourvus de semblables feux, se servir d'un fanal muni sur l'un de ses côtés d'une glisse verte et sur l'autre d'une glisse rouge, de façon qu'à l'approche d'un navire ils puissent montrer ce fanal en temps opportun pour prévenir l'abordage, en ayant soin que le feu vert ne puisse être aperçu de bâbord et le feu rouge de tribord.

Les navires de pêche et les bateaux non pontés qui sont à l'ancre, ou qui ayant leurs filets dehors sont stationnaires, doivent montrer un feu blanc.

Ces mêmes navires et bateaux peuvent, en

outre, faire usage d'un feu visible à de courts intervalles, s'ils le jugent convenable.

Art. 260. En temps de brume, de séjour comme de nuit, les navires font entendre les signaux suivants toutes les cinq minutes au moins, savoir :

Les navires à vapeur en marche, le son du sifflet à vapeur qui est placé en avant de la cheminée à une hauteur de 2^m40 au-dessus du pont des gaillards.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils sont en marche, font usage d'une cornet.

Les bâtiments à vapeur et à voiles, lorsqu'ils ne sont pas en marche, font usage d'une cloche.

Art. 261. Si deux navires à voiles se rencontrent courant l'un sur l'autre directement ou à peu près, et qu'il y ait risque d'abordage, tous deux viennent sur tribord pour passer à bâbord l'un de l'autre.

Art. 262. Lorsque deux navires à voiles font des routes qui se croisent et les exposent à un abordage, s'ils ont des amures différentes, le navire qui a les amures à bâbord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de celui qui a le vent de tribord; toutefois, dans le cas où le bâtiment qui a les amures à bâbord est au plus près, tandis que l'autre a du largue, celui-ci doit manœuvrer de manière à ne pas gêner le bâtiment qui est au plus près. Mais si l'un des deux est vent arrière, ou s'ils ont le vent du même bord, le navire qui est vent arrière ou qui aperçoit l'autre sous le vent manœuvre pour ne pas gêner la route de ce dernier navire.

Art. 263. Si deux navires sous vapeur se rencontrent courant l'un sur l'autre, directement ou à peu près, et qu'il y ait risque d'abordage, tous deux viennent sur tribord, pour passer à bâbord l'un de l'autre.

Art. 264. Si deux navires sous vapeur font des routes qui se croisent et les exposent à s'aborder, celui qui voit l'autre par tribord manœuvre de manière à ne pas gêner la route de ce navire.

Art. 265. Si deux navires, l'un à voiles, l'autre sous vapeur, font des routes qui les exposent à s'aborder, le navire sous vapeur manœuvre de manière à ne pas gêner la route du navire à voiles.

Art. 266. Tout navire sous vapeur, qui approche un autre navire de manière qu'il y ait risque d'abordage, doit diminuer sa vitesse ou stopper et marcher en arrière, s'il est nécessaire. Tout navire sous vapeur doit, en temps de brume, avoir une vitesse modérée.

Art. 267. Tout navire qui en dépasse un autre gouverne de manière à ne pas gêner la route de ce navire.

Art. 268. Lorsque, par suite des règles qui précèdent, l'un des deux bâtiments doit manœuvrer de manière à ne pas gêner l'autre, celui-ci doit néanmoins subordonner sa manœuvre aux règles énoncées à l'article suivant.

Art. 269. En se conformant aux règles qui précèdent, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation. Ils auront égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

PRIX DE L'ABONNEMENT :

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

Art. 270. Rien dans les règles ci-dessus ne saurait affranchir un navire, quel qu'il soit, ses armateurs, son capitaine ou son équipage, des conséquences d'une omission de porter des feux ou signaux, d'un défaut de surveillance convenable, ou, enfin, d'une négligence quelconque des précautions commandées par la pratique ordinaire de la navigation ou par les circonstances particulières de la situation.

Art. 271. Les capitaines des navires de commerce peuvent communiquer à la mer, tant avec les bâtiments de guerre français et anglais qu'avec les sémaphores établis sur les côtes de France et sur celles du Royaume-Uni, au moyen du *Code commercial de signaux* adopté par les deux puissances et proposé par elles à l'adhésion des autres Etats.

Les communications adressées par les capitaines à leurs armateurs, et réciproquement sont transmises par les sémaphores et portées à domicile, soit directement, soit par toute station télégraphique, aux conditions déterminées par le tarif.

CHAPITRE VII.
Passagers.

Art. 272. Les commissaires de l'inscription maritime doivent porter les passagers individuellement sur les rôles d'équipage, quels que soient leur âge et leur condition, avec l'indication exacte de leurs noms, prénoms, âge, lieux de naissance, filiation et profession.

Art. 273. Le capitaine, maître ou patron qui embarque ou débarque des passagers sans que la mention en soit faite au rôle d'équipage encourt les peines édictées par les articles 4 et 5 combinés de la loi du 19 mars 1852.

Art. 274. Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables à l'embarquement des passagers à bord des bâtiments, quelle que soit leur destination, spécialement affectés à des transports périodiques de voyageurs. Les capitaines desdits bâtiments sont seulement tenus de dresser une liste des passagers qu'ils ont embarqués indiquant leurs noms, prénoms, âges, qualités, lieux de naissance et domicile. Ils ferment cette liste au moment d'appareiller du port de départ ou de relâche, en affirmant l'exactitude en y apposant leur signature, et la font remettre au bureau de l'inscription maritime, vingt-quatre heures au plus tard après leur départ.

Art. 275. Lorsqu'un détachement de troupe prend passage à bord d'un navire de commerce, le chef de détachement exerce sur ses hommes le pouvoir disciplinaire qu'il aurait eu sur eux à terre. Il punit, conformément aux lois militaires, les fautes qui peuvent être commises par eux *contre la discipline intérieure du corps*. Mais il ne peut faire exécuter la peine prononcée, quelle qu'elle soit, qu'avec l'autorisation du capitaine du bâtiment.

Quant aux fautes commises par les militaires embarqués *contre la discipline du bord*, le capitaine peut, ou les punir lui-même d'après les dispositions des articles 52 et 58 de la loi du 24 mars 1852, qui sont appliquées.

cables aux passagers, ou, si ces dispositions lui paraissent insuffisantes, s'adresser au chef du détachement afin qu'il prononce une peine plus sévère; et le chef du détachement est tenu, en ce cas, de déferer, dans les limites de ses pouvoirs, à la réquisition du capitaine.

Les délits ou crimes de toute nature commis à bord par les militaires passagers, sont constatés par le capitaine suivant les formes déterminées par la loi du 24 mars 1852.

CHAPITRE VIII.

Conduite et rapatriement

§ 1^{er}.

De la conduite.

Art. 276. A moins de stipulations contraires par eux consenties en s'engageant, les marins du commerce ont droit à une conduite ou indemnité de route pour se rendre dans leur quartier d'inscription, s'ils ne sont pas ramenés dans le port d'armement du navire à bord duquel ils étaient embarqués.

Art. 277. L'indemnité de route accordée aux gens de mer et autres personnes provenant de l'équipage d'un navire du commerce pour se rendre, soit dans leur quartier, soit au port d'armement du navire, est fixée à la somme nécessaire pour rainer ce quartier ou ce port par la voie régulière la moins coûteuse. Elle comprend en outre le prix du transport des bagages et les frais de nourriture calculés à raison de 6 francs par 24 heures de route pour les capitaines au long cours, et de 5 francs pour toute autre personne.

Art. 278. Les capitaines au long cours ont droit au prix des places de 2^e classe sur les chemins de fer, et au prix de 1^{er} classe dans les voitures. Toute autre personne n'a droit qu'au prix des places de dernière classe.

Art. 279. En cas de contestation entre les armateurs et les personnes réclamant la conduite, les commissaires de l'inscription maritime déterminent le chiffre de l'indemnité à allouer, conformément aux indications ci-dessus.

§ 2.

Du rapatriement.

Art. 280. Tout inscrit maritime et tout Français provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'État ou d'un navire du commerce, qui se trouve délaissé à l'étranger, pour quelque cause que ce soit, doit être rapatrié dans le plus bref délai possible, par les soins du consul pour le compte de qui de droit, à moins qu'il n'y soit pourvu directement par l'armement, s'il s'agit de marins du commerce.

Art. 281. Le rapatriement devant toujours avoir lieu par les voies les plus économiques, il convient de n'employer celle des paquebots-postes que si elle offre un avantage réel. Les capitaines au long cours embarqués en vertu d'une réquisition sont traités comme les enseignes de vaisseau. Toute autre personne n'a droit qu'aux places de dernière classe.

Art. 282. Les hommes délaissés sont rapatriés de préférence par les bâtiments de l'État; à défaut, par les navires du commerce français.

Ils sont embarqués à titre de remplaçants, de passagers gagnant leur passage, ou de simples passagers.

Le premier mode doit être employé de préférence au second, et le second, de préférence au troisième.

Un capitaine ne peut être obligé de recevoir des marins à son bord à titre de remplaçants qu'autant que l'équipage de son navire est inférieur à l'effectif porté au rôle d'équipage à l'armement.

A bord des bâtiments de l'État le passage est gratuit pour les hommes provenant des navires du commerce.

Art. 283. Les consuls peuvent requérir les capitaines des navires du commerce de recevoir à leur bord, comme passagers, des indi-

vidus provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'État ou d'un navire du commerce, à raison d'un homme par 50 tonneaux de la jauge officielle du navire, et aux prix fixés par le tarif réglementaire.

Il peuvent également, mais seulement dans la limite d'un homme par 100 tonneaux, imposer aux capitaines des navires du commerce l'obligation de rapatrier des passagers de l'ordre civil, pourvu, toutefois, qu'il n'ait pas encore été usé, à l'égard de ces capitaines de la faculté mentionnée au paragraphe précédent.

Art. 284. Si la proportion d'un homme rapatrié par 50 ou 100 tonneaux est dépassée, ce qui ne doit avoir lieu en cas d'urgence, le prix du passage est débattu de gré à gré entre le consul et le capitaine. Ce prix doit toujours être réglé au port de départ du navire; dans aucun cas, le soin de le stipuler n'est laissé à l'autorité du port d'arrivée.

Art. 285. Le consul apostille sur les rôles d'équipage des navires du commerce les noms, prénoms, qualités et fonctions des hommes délaissés qui y sont embarqués, ainsi que les conditions de leur rapatriement.

Art. 286. Les salaires à attribuer à l'homme délaissé embarqué à titre de remplaçant son réglés de gré à gré entre lui et le capitaine sous le contrôle de l'autorité.

Art. 287. A défaut de bâtiment de l'État ou de navire du commerce français présent sur les lieux et de toute autre occasion prochaine de rapatriement, les hommes délaissés peuvent être rapatriés par des navires de commerce étrangers.

Dans ce cas, le prix du passage, débattu de gré à gré entre le consul et le capitaine étranger, est l'objet d'un contrat fait en double expédition, dont l'une reste entre les mains de chacune des parties contractantes.

Art. 288. Les dispositions qui précèdent sont observées dans les colonies françaises, lorsqu'il y a lieu de pourvoir au rapatriement d'hommes délaissés.

Art. 289. S'il est embarqué des hommes, marins ou autres, non domiciliés dans le pays où le navire doit être désarmé, l'autorité maritime ou consulaire veille à ce que les intérêts de ces hommes soient sauvagardés, en prévision du cas où ils ne trouveraient pas à effectuer leur retour avec salaires.

A cet effet, il est mentionné sur le rôle d'équipage que, le cas échéant, les frais de leur renvoi au port d'embarquement seront à la charge de l'armement.

CHAPITRE IX.

Faits de Sauvetage.

Art. 290. Les récompenses accordées pour faits de sauvetage, sont :

- 1^o Des témoignages officiels de satisfaction;
- 2^o Des gratifications;
- 3^o Des armes et instruments de luxe;
- 4^o Des Méd^{lles} {

en or.	1 ^{re} classe (36 mill.)
d'honneur	2 ^e classe (27 mill.)
	en arg.
	1 ^{re} classe (41 mill.)
	2 ^e classe (32 mill.)

5^o Enfin, la décoration de la Légion d'honneur, lorsque toute la série des autres distinctions honorifiques a été épousée, ou lorsqu'il s'agit de récompenser un acte tout à fait hors ligne.

Art. 291. La médaille militaire peut également être accordée : aux marins et soldats en activité de service ou en congé renouvelable, qui se signalent par des actes de dévouement.

Lorsque le sauveteur est dans l'indigence ou a éprouvé des pertes par suite de son dévouement, il peut être joint aux récompenses mentionnées à l'article précédent une somme d'argent à titre de secours ou d'indemnité.

Art. 292. Les actes de dévouement qui peuvent donner lieu à la demande d'une récompense par l'autorité maritime sont :

- 1^o Ceux qui ont eu lieu sur mer, quels qu'en soient les auteurs;

2^o Ceux qui se sont passés en rivière, dans la circonscription d'un quartier maritime, et dont un marin est l'auteur;

3^o Ceux qui ont été accomplis sur une rivière dans la circonscription d'un quartier maritime, quels qu'en soient les auteurs, s'il y a eu pour objet des secours à porter à un bâtim^{ent} de mer.

Dans tout autre circonstance, l'initiative de la demande doit être laissée à l'autorité civile.

Art. 293. Lorsqu'il s'agit, dans les cas spécifiés ci-dessus, d'actes accomplis par des militaires, le soin de la demande des récompenses appartient à l'autorité militaire, sauf à l'autorité maritime à procéder, d'après les ordres qu'elle reçoit à cet effet, à l'enquête complémentaire qui serait jugée nécessaire. Cependant, pour les hommes appartenant à la réserve, c'est aux fonctionnaires de la marine que revient le droit de proposition.

Art. 294. Les demandes de récompenses concernant des personnes étrangères à la marine, mais appartenant à un service public, doivent être appuyées de certificats de leurs chefs constatant qu'elles sont dignes d'obtenir ces récompenses. Pour les individus ne dépendant d'aucune autorité constituée, leur honorabilité doit être préalablement constatée.

Art. 295. Toutes les circonstances des faits de sauvetage, et particulièrement celles qui seraient de nature à motiver la concession d'une médaille, doivent être recherchées et constatées avec le plus grand soin, afin de mettre le ministre à portée d'apprecier, en pleine connaissance de cause, les demandes qui lui sont adressées.

Les propositions doivent indiquer exactement les noms, prénoms et grades ou qualités des sauveteurs.

Art. 296. Lorsqu'un individu a péri dans l'accomplissement d'un acte de dévouement ses noms, prénoms, âge, sexe et domicile doivent être signalés au ministre, ainsi que la date et les circonstances du fait.

Art. 297. Les médailles, accompagnées des diplômes de concession, sont adressées aux autorités qui en ont fait les propositions, pour être remises publiquement aux destinataires.

Les noms des sauveteurs auxquels des récompenses honorifiques ont été décernées sont publiés au *Moniteur*.

Il est fait apostille sur les registres et matricules, et, par suite, sur les états de service, des récompenses obtenues pour fait de sauvetage.

Les concessionnaires de médailles de sauvetage sont autorisés à les porter à la boutonnière, suspendues à un ruban tricolore; ce ruban doit avoir les trois liserés d'une largeur égale et ne peut jamais être porté sans la médaille.

LIVRE V.

CHAPITRE UNIQUE.

Pêche maritime.

Art. 298. La pêche est libre, sans fermage ni licence à la mer, sur les grèves, dans les étangs salés, ainsi que dans les fleuves, rivières et canaux jusqu'aux limites de l'inscription maritime.

Les pêcheurs ne sont pas assujettis à la patente, même lorsque la barque qu'ils montent leur appartient.

Sont également exemptés de la patente, les détenteurs de pâres et pêcheries qui se bornent à vendre les produits de leurs établissements.

Art. 299. Au delà de trois milles au large de la laisse de basse mer, la pêche n'est soumise à aucune autre réglementation que celle résultant des conventions internationales.

En dedans de ladite distance de trois milles, elle est soumise aux prescriptions du décret du 10 mai 1862.

Certaines pêches peuvent être momentanément interdites au delà de trois milles au



large de la laisse de basse mer, sur la demande des pêcheurs ou de leurs représentants.

La pêche aux filets traînans peut être autorisée même en dedans de trois milles, sur la proposition des préfets maritimes.

Art. 300. Toute espèce de pêche, par quelque procédé que ce soit, à moins de trois milles de la côte, peut, sur une étendue déterminée du littoral, être temporairement interdite, lorsque l'interdiction est reconnue nécessaire pour sauvegarder, soit la reproduction des espèces, soit la conservation du frai ou du fretin.

L'interdiction est prononcée par un décret impérial rendu sur la proposition du ministre de la marine et des colonies.

Art. 301. La pêche des huîtres est libre du 1^{er} septembre au 30 avril, sur les banes hors baies ou situés à trois milles des côtes, avec tous bateaux pontés et non pontés, sans tonnage déterminé.

Toutefois, dans la partie de mer qui a fait l'objet de la convention du 2 août 1839, les pêcheurs se conformeront au règlement international rendu en exécution de ladite convention.

Les préfets maritimes fixent par des arrêtés les époques d'ouverture et de clôture de la pêche des huîtres sur les banes dans l'intérieur des baies et sur ceux situés à moins de trois milles de la côte.

Ils désignent les huîtrières qui seront mises en exploitation.

La pêche des huîtres est interdite avant le lever et après le coucher du soleil.

Art. 302. La pêche à pied des huîtres n'est autorisée que pendant la période où elle est permise en bateau.

Elle est interdite sur les banes accessibles à basse mer qui sont fermés à l'exploitation.

Art. 303. Il est permis de disposer des huîtres n'ayant pas les dimensions réglementaires pour les éléver dans les parcs.

Il est également permis de déposer dans les parcs des huîtres de provenance étrangère.

Art. 304. Les infractions en matière de pêche côtière sont passibles des peines portées par la loi du 9 janvier 1852.

Art. 305. La pêche de la truite et du saumon, dans la partie salée des fleuves et rivières, est soumise aux prescriptions du décret du 21 octobre 1863.

Art. 306. Toute demande en autorisation de création de parcs et claires à huîtres, ainsi que de dépôts permanents de coquillages, sur une partie du domaine public maritime, doit être accompagnée d'un plan détaillé des ouvrages à construire et d'un plan d'ensemble du rivage, rapporté sur la carte marine de la localité, de manière à faire connaître la situation du parc ou du dépôt.

Ces demandes sont soumises à une enquête pendant quinze jours, à dater de l'apposition des affiches destinées à les faire connaître.

Les autorisations accordées sur le domaine public maritime sont révocables et ne constituent pas un titre de propriété.

Art. 307. Des fossés et réservoirs à poissons peuvent, après autorisation, être établis sur les propriétés recevant l'eau de mer.

Les autorisations sont accordées par le ministre de la marine et des colonies, après enquête dans la forme prescrite pour les établissements huîtrières.

Art. 308. La pêche du hareng et la pêche du maquereau avec ou sans salaison à bord peuvent être effectuées en tous temps et en tous lieux.

Les armements pour celle dite *avec salaison à bord* peuvent être préparés dans tous les ports sans distinction, et ne sont assujettis à aucune prescription de minimum d'équipage, de filets ou d'avitailllements.

Il leur est délivré du sel français en quantité illimitée et en franchise de tous droits, et du sel étranger au droit de 50 centimes les 100 kilogrammes.

L'expédition des bateaux et d'importation des produits de pêche, soit par les bateaux eux-mêmes, soit par les navires dits *chasseurs*, peuvent avoir lieu dans tous les ports où se trouvent un agent de la marine et un receveur des douanes, sous la seule condition que la constatation des engagements entre les armateurs, patrons et marins, ainsi que le règlement des comptes après le voyage, auront lieu au bureau de la marine.

Art. 309. Les marins faisant la pêche du corail en Algérie sont considérés comme étant en cours de voyage et ne sont pas sujets aux appels.

Les pêcheurs de la Manche sont autorisés, après avoir mis à terre leurs engins de pêche, à exporter leurs produits en Angleterre sans être assujettis à un armement au cabotage.

A cet effet ils font apposer sur leur rôle un visa spécial.

Art. 310. Une commission permanente des pêches est chargée :

1^o De donner son avis sur toutes les demandes qui peuvent être présentées dans le but de former les établissements qu'il est possible d'autoriser sur le domaine maritime;

2^o D'indiquer les modifications à apporter aux divers règlements relatifs à la pêche et à la navigation, ainsi que les mesures propres à placer la population maritime dans de meilleures conditions.

Art. 311. Les obligations à remplir pour avoir droit aux primes accordées aux pêches de la morue, de la baleine et du cachalot sont réglées par la loi du 18 juillet 1860 et par le décret du 15 juillet 1861, qui a prorogé pour dix ans les décrets des 20 août et 29 décembre 1851.

L'exercice de la pêche à la côte de Terre-Neuve est régi par les décrets des 2 mars 1852 et 22 mars 1862, sanctionnant les dispositions qui sont périodiquement arrêtées par les armateurs dans leurs réunions générales.

Art. 312. Il est permis à tout capitaine d'un navire armé pour la pêche de la morue en Islande, d'appareiller et de faire route pour sa destination à l'époque de l'année qui lui convient.

Art. 313. Les commissions instituées par les articles 9 et 13 du décret du 29 décembre 1851 pour constater la qualité des morues présentées dans les ports de l'Empire et destinées à nos colonies et possessions autres que l'Algérie, et pour faire la même constatation à l'arrivée dans nos dites colonies ou possessions, sont composées comme suit :

1^o En France, d'un courtier de commerce, d'un négociant ou d'un armateur pour la pêche, désignés par le président du tribunal de commerce; de deux employés de douane;

2^o Dans les colonies ou possessions françaises, d'un officier de l'administration de la marine; d'un agent de l'inspection coloniale; d'un fonctionnaire de l'administration municipale; d'un sous-inspecteur ou vérificateur des douanes; d'un membre de la chambre du commerce; de deux négociants notables, d'un officier de santé de la marine ou d'un pharmacien avec voix consultative, nommés par le gouverneur.

Art. 314. Les commissions coloniales sont tenues de procéder à la vérification des chargements dans les vingt-quatre heures qui suivent le débarquement et la mise à leur disposition des barils ou boucauts de poissons, et d'avoir complètement terminé leurs opérations dans un délai de dix jours au plus.

Elles sont autorisées à faire ouvrir seulement le nombre de barils ou boucauts qui leur paraîtront nécessaire pour pouvoir constater avec certitude la bonne qualité et l'état de conservation des morues.

FIN.

DÉPÈCHE ministérielle relative à la pêche de la morue à Terre-Neuve. — Un armateur peut renoncer en cours de voyage à son expédition de pêche.

Paris, le 27 avril 1867.

Monsieur le Commandant,

Par lettre du 23 février dernier, vous m'avez consulté sur la question de savoir si l'armateur d'un navire expédié de France pour la pêche de la morue, soit à Terre-Neuve, soit aux îles Saint-Pierre et Miquelon, pouvait changer, en cours de voyage, la nature de son expédition, en se soumettant aux pénalités dont est frappé l'armateur qui ne fait pas suivre à son navire la destination indiquée dans sa soumission : cette pénalité, fixée par l'article 15 de la loi du 22 juillet 1851, consiste dans le paiement du double de la prime reçue ou demandée.

Tout ce qui se rattache à la liquidation des primes pour la pêche de la morue rentrant dans les attributions de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, je n'ai pas voulu vous répondre avant d'avoir pris l'avis de mon collègue.

J'ai donc écrit à M. de Forcade, le 3 de ce mois, et Son Excellence vient de me faire connaître qu'elle pensait ainsi que moi, que la question dont il s'agit devait être résolue affirmativement.

M. le Ministre du commerce et des travaux publics est, en effet, aussi d'avis que s'il se présente en cours de voyage, une opération plus favorable que celle de la pêche, il n'y a pas de motif pour en priver l'armateur, sauf à ce dernier à demeurer possible de la pénalité prévue par l'article 15 de la loi du 22 juillet 1851.

Je vous prie de donner à l'administration coloniale des instructions dans le sens de la présente dépêche, dont je prescris l'insertion au *Bulletin officiel* de la marine.

Recevez, Monsieur le Commandant, l'assurance de ma considération très-distinguée,

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

ARRÊTÉ du Commandant concernant la chasse des lapins.

Saint-Pierre, le 20 mai 1867.

NOUS COMMANDANT DES îLES SAINT-PIERRE ET MIQUELON,

Vu l'arrêté du 9 mai 1865, qui règle le temps de la chasse aux îles Saint-Pierre et Miquelon;

Attendu que des dispositions ont été prises pour l'introduction des lapins à l'état sauvage dans la colonie et qu'il faut en assurer la reproduction;

Vu l'ordonnance du 20 janvier 1847;

Vu l'article 44 de l'ordonnance organique du 18 septembre 1844;

Sur la proposition de l'Ordonnateur,
Le Conseil d'administration entendu;

AVONS ARRÊTÉ ET ARRÉTONS:

Art. 1^{er}. La chasse du lapin ou la destruction de cet animal à l'état sauvage par quelque moyen que ce soit, est interdite jusqu'à nouvel ordre aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Art. 2. Quiconque sera convaincu d'avoir contrevenu à la disposition qui précède sera puni d'une amende de 5 à 30 francs, à laquelle pourra être joint un emprisonnement de cinq jours au plus.

Art. 3. L'Ordonnateur est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera enregistré partout où besoin sera, publié au *Journal* et au *Bulletin officiel* de la colonie et déposé au contrôle colonial.

V. CREN.
Par le Commandant:
L'Ordonnateur,
A. LE CLOS.



Par décision du Commandant, en conseil d'administration, dans la séance du 27 mai 1867, la liste des notables a été arrêtée ainsi qu'il suit, pour l'année 1867 :

MM.	MM.
Cordon (François).	Humbert (Joseph).
Cordon (Victor).	Ledret (Eugène).
Coste (Henry).	Lecôte (Auguste).
Coste (Léonie).	Lecharpentier (Hippolyte).
Crassin (Yves).	Lemaitre (Amand).
Delamare (Ernest).	Lyttayé père.
Duchesne (Joseph).	Mazier (François).
Durieux (Joseph).	Mignot (Hippolyte).
Detcheverry (Auguste).	Paturel (André) ls.
Folquet (Eugène).	Pépin (François).
Fréchon (Constantin).	Pépin (Pierre).
Fréchon (Léon).	Pichot (Julien).
Briand (Victor).	Prima (Jean-Marie).
Gautier (Emmanuel).	Vigneaux (Alex.) fils.
Hamel (Jacques).	Vidart (Jean-Baptiste).

ARRÊTÉ portant nomination des assesseurs, près le Conseil d'appel, statuant comme tribunal criminel, pour l'année 1867.

Saint-Pierre, le 31 mai 1867.

Nous, COMMANDANT DES ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON,

Vu les articles 49, 50 et 51 de l'ordonnance concernant l'organisation judiciaire et l'administration de la justice aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Sur la proposition du Chef du Service judiciaire;

ARRÊTONS :

Art. 1^{er}. Sont nommés pendant un an, assesseurs près le Conseil d'appel, statuant comme tribunal criminel :

MM. Prima,
Pépin (François),
Mignot,
Lecharpentier (Hippolyte).

Assesseurs suppléants :

MM. Mazier,
Gautier (Emmanuel).

Art. 2. Le Chef du Service judiciaire est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré partout où besoin sera, transcrit au greffe du Conseil d'appel, et, en outre inséré, tant au *Journal* qu'au *Bulletin officiel* de la colonie.

Signé : CREN.

Par le Commandant :

Le Chef du Service judiciaire.

Signé : FAURE.

Par décision de l'Ordonnateur, en date du 25 mai 1867, le sieur Lescalier (Louis), a été nommé infirmier titulaire à l'hôpital de la colonie, aux appointements de 700 francs par an.

Par ordre de l'Ordonnateur, en date du 27 mai 1867, M. Frappaz, commis de marine, rentrant de congé, prend la direction du Secrétariat de l'Ordonnateur et du Détail des Fonds.

Par ordre de l'Ordonnateur, du 27 mai 1867, M. Omnes, commis de marine, remet le service des Approvisionnements et des Vivres, dont il était chargé, à M. Laboye, aide-commissaire de la marine, arrivant de France, et reste chargé de la Comptabilité du matériel des divers services, en qualité de garde-magasin.

Par ordre de l'Ordonnateur, du 27 mai 1867, M. Laboye, aide-commissaire de la marine, arrivant de France, prend la direction des services des Approvisionnements et des Vivres, des Revues et des Hôpitaux.

Par ordre de l'Ordonnateur, du 27 mai 1867, M. Leroux, écrivain auxiliaire de la marine, remet le détail des Revues et celui des Hôpitaux, dont il était provisoirement

chargé, à M. Laboye, aide-commissaire de la marine, arrivant de France, et le détail des Fonds et le Secrétariat de l'Ordonnateur, à M. Frappaz, commis de marine, revenant de congé, de France.

POSTE AUX LETTRES.

La goëlette postale *Stella-Maris*, est partie pour Sydney, avec la correspondance de la colonie pour les Etats-Unis d'Amérique et d'Europe, le 30 mai, à 8 heures du soir.

PARTIE NON OFFICIELLE.

ÉTAT CIVIL.

Saint-Pierre.

NAISSANCES.

30 mai. — Lafitte (Joséphine-Jeanne).

DÉCÈS.

29 mai. — Enguehard, (Marie-Jeanne-Clotilde).

23 ans.

30 mai. — Crutch, (Joseph-Louis). 7 mois.

NOUVELLES MARITIMES.

Mouvements du Port.

BATIMENTS DU COMMERCE.

ARRIVAGES.

Navires métropolitains :

28 mai. — Brick *Espiègle*, capitaine Vincent, venant de Bordeaux, chargé de sel.

29 mai. — Brick *Hyacinthe-Marie*, capitaine Marin, venant de Saint-Malo, chargé de diverses marchandises ; — goëlette *Jeune-Bayonnaise*, cap. Daguerre, venant de Saint-Jean, chargé de sel. Passagers : 2 femmes et 1 marin pêcheur ; — brick *Charlotte-et-Louise*, capitaine Falange, venant de Cette, chargé de sel.

30 mai. — Trois-mâts *Olivier-Jean-Marie*, cap. Lamusse, venant de Granville, chargé de sel.

1^{er} juin. — *Lusitanie*, capitaine Morvan, venant de Saint-Pierre (Martinique), sur lest.

2 juin. — Goëlette *Sirène*, patron Cormier, venant de Miquelon, sur lest.

Navires étrangers :

28 mai. — Goëlette *Lealy*, capitaine Erimain, venant d'Halifax, chargée de bois de construction, — *Carie*, capitaine Dagle, venant de Miquelon, chargée de fret ; — *Elisa*, capitaine Jossé, venant de Miramichi, chargée de bois de construction ; — *Douve*, capitaine Boudret, venant du cap Breton, chargée de bestiaux ; — *Sea-Brisse*, capitaine Hibls, venant de l'île du Prince-Edouard, chargée de bois de construction ; — *Atlanta*, capitaine Skner, venant de Miramichi, chargée de bois de construction.

1^{er} juin. — Goëlette *Jane*, capitaine Eskarmik, venant de l'île du Prince-Edouard, chargée de bestiaux.

3 juin. — Goëlette *Marie-Adèle*, capitaine Fortin, venant de Québec, chargée de bois et de farine ; — *Magenta*, capitaine Frezer-Shith-Haber, chargée de bois ; — Vapeur *Ariel*, capitaine Eguin, venant de Saint-Jean, sur lest. — *Elnor-Chase*, cap. Welin, venant de la Nouvelle-Ecosse, chargée de bois de construction.

4 juin. — *Levant*, cap. Kénenn, venant de Saint-Jean, sur lest.

Navires métropolitains et goëlettes locales venant des bancs de pêche.

28 mai. — Goëlette *Paul-et-Louis*, capitaine Bonde, 24,000 morues ; — *Ticino*, patron Neveu, 15,000 morues ; — *Blonde*, capitaine Legallais, 13,000 morues ; — *Pêcheur*, patron Ruval, 12,000 morues ; — *Harmonie*, patron Meunier, 1,800 morues ; — *Colombe*, patron Prévet, 2,000 morues ; — *Comète*, patron Lessard, 3,300 morues ; — lougre *Béranger*, capitaine Buretie, 14,000 morues.

29 mai. — Goëlette *Louise*, patron Basquier, 300 morues ; — *Marie-Françoise*, patron Jaube, 1,800 morues ; — *Magenta*, patron Cruchon, 2,500 morues ; — brick *Liquidateur*, capitaine Chambert, 15,000 morues ; — *Maria*, capitaine Prieur, 18,000 morues ; — *Hirondelle*, patron Richard, 1,200 morues ; — *Napoléon IV*, patron Hebert, 3,500 morues ; — brick *Indécis*, capitaine Girault, 25,000 morues.

1^{er} juin. — Goëlette *Dorothée*, patron Loromondy, 8,000 morues ; — *Sophie*, patron Chapet, 14,000 morues.

2 juin. — Goëlette *Marie-Joséphine*, patron Jardin, 1,000 morues ; — *Rigolette*, capitaine Quevert, 5,000 morues

3 juin. — Goëlette *Vainqueur-des-Jaloux*, patron Chevalier, 1,500 morues ; — *Sealark*, patron Gauthier, 3,500 morues ; — *Jeune-Union*, patron Merdrignac, 3,000 morues ; — *Rusée*, patron Lemarchand, 1,000 morues.

4 juin. — *Caroline*, patron Grandais, 11,000 morues ; — *Entreprise*, patron Enguehard, 2,500 morues ; — *Sept-Sœurs*, patron Bataille, 1,500 morues ; — *Joséphine*, patron Choppin, 1,700 morues ; — trois-mâts *Duc-de-Penthievre*, capitaine Benoit, 18,000 morues ; — brick *Fabien*, capitaine Raoult, 18,000 morues ; — *Mogador*, capitaine Joly, 9,000 morues ; — Goëlette *Victorine*, capitaine Rachinel, 3,000 morues ; — *Joséphine*, patron Gilbert, 2,000 morues ; — *Annette*, patron Richard, 23,000 morues ; — *Augustine*, capitaine Gavran, 8,000 morues.

DÉPARTS.

Navires métropolitains et étrangers partis pour diverses destinations :

1^{er} juin. — Trois-mâts *Molière*, capitaine Olhagarray, allant à la Réunion.

3 juin. — Brick-goëlette *Lusitanie*, capitaine Morvan, allant à Marseille.

Allant sur les Bancs de pêche :

Navires métropolitains :

29 mai. — Lougre *Béranger*, capitaine Buretie ; — trois-mâts *Christophe-Colomb*, capitaine Galissard.

1^{er} juin. — Brick *Liquidateur*, capitaine Chambert.

4 juin. — Brick *Indécis*, capitaine Girault.

Goëlettes locales :

28 mai. — *Etoile-Polaire*, patron Rocher ; — *Mouette*, patron Lessard ; — *Quatre-Frères*, capitaine Moulin ; — *Eugénie-Marie*, patron Jean.

29 mai. — *Harmonie*, patron Menier ; — *Comète*, patron Lessard ; — *Blonde*, patron Le Gallois ; — *Espiègle*, patron Vigneau.

31 mai. — *Louise*, patron Pasquier ; — *Magenta*, patron Cruchon.

1^{er} juin. — *Mère-de-Famille*, patron Lemoine ; — *Elisa-Marie*, patron Legasse.

3 juin. — *Emilie*, patron Disnard ; — *Sophie*, patron Chappé ; — *Rigolette*, patron Quiver ; — *Jessie*, patron Dauvet ; — *Charles-Henry*, patron Lechaudeler.

4 juin. — *Sept-Sœurs*, patron Bataille ; — *Mari-Joséphine*, patron Jardin ; — *Active*, patron Denis ; — *Rainbow*, patron Gilbert ; — *Mars*, patron Leblanc ; — *Jeune-Union*, patron Merdrignac ; — *Dorothée*, patron Parramendy ; — *Rusée*, capitaine Lemarchand.

5 juin. — *Entreprise*, patron Enguehard ; — *Vainqueur-des-Jaloux*, patron Le Chevallier.

ANNONCES.

AVIS.

Messieurs les Débiteurs anglais de la succession de feu Constant DEBROISSE, en son vivant, négociant en cette île, sont prévenus que MM. Frehill, négociant en cette île, quai de la Roncière, et Paturel (André), agent d'affaires, rue de Sèze, sont chargés d'opérer le recouvrement des créances anglaises appartenant à ladite succession, et qu'ils ont seuls qualité pour donner quittances valables des a-comptes ou soldes versés à partir du 18 mai dernier.

En conséquence, tout paiement fait par lesdits débiteurs à toute autre personne et à partir de la date précitée, sera nul et de nul effet.

EN VENTE

A L'IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

CERTIFICAT DE CHARGEMENT

(PÊCHE DE LA MORUE.)

PRIX : 10 CENTIMES.

LE BULLETIN

Des Actes administratifs de la Colonie

N^os de JANVIER à DÉCEMBRE 1866.

Abonnement pour l'année, 6 francs.

Chaque n^o séparé, 1 fr.

Saint-Pierre. — Imprimerie du Gouvernement.