

sur le littoral français en 1872, j'ai eu lieu de reconnaître qu'une partie de ces sinistres devaient être attribués au défaut d'uniformité dans la manière d'indiquer la direction à donner aux navires. L'habitude des capitaines et des pilotes n'étant pas toujours la même en ce qui concerne les commandements et les signaux de manœuvre, il en résulte que les mouvements indiqués par le pilote sont exécutés parfois tout autrement qu'il ne convient.

Il serait assurément bien difficile d'arriver sous ce rapport à une pratique uniforme, les usages de la navigation étant très-variables en France comme à l'étranger ; mais il serait possible du moins de prévenir, dans une certaine mesure, les inconvénients de l'anomalie que je signale en faisant un devoir aux pilotes d'expliquer aux capitaines, dès leur arrivée à bord, de quelle manière ils indiquent les manœuvres à exécuter.

J'ai donc l'honneur de vous prier d'adresser à ce sujet les recommandations les plus formelles au personnel des stations de pilotage et de donner en même temps la plus grande publicité possible à la présente circulaire, dont il sera remis un exemplaire à chaque pilote-lamaneur.

Recevez, etc.

*Le Vice-Amiral Ministre de la marine et des colonies,*

Signé : A. POTHUAU.

---

**N° 291.** — DÉCRET du 24 mai 1873 fixant les règles de jaugeage des navires de commerce.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre de l'agriculture et du commerce ;

Vu l'article 1<sup>er</sup> du décret du 24 décembre 1872, qui rend applicable, en France, la méthode de jaugeage établie en Angleterre,

DÉCRÈTE :

Art. 1<sup>er</sup>. Les navires de commerce sont jaugés d'après les règles déterminées ci-après :

RÈGLE 1<sup>re</sup>. — POUR LES NAVIRES VIDES.

*Longueur.*

Art. 2. — La longueur pour le tonnage des navires ayant un ou plusieurs ponts est prise :

Sur le pont supérieur, pour les navires à un ou deux ponts ;

Sur le second pont à partir de la cale, pour les navires ayant plus de deux ponts.