

Justice.

Dans la marine, de même que dans l'armée de terre, les affaires ressortissent, selon leur nature, tantôt à la juridiction supérieure, tantôt à la juridiction inférieure.

La juridiction inférieure est confiée aux tribunaux suivants : tribunal du bataillon de marine, siégeant à Kiel ; deux tribunaux de division de matelots ; un tribunal de division de chantiers pour la flotte de la mer Baltique, et un autre pour la flotte de la mer du Nord ; les tribunaux militaires maritimes qui sont organisés à bord par les chefs des bâtiments de guerre de première, deuxième et troisième classe, par les chefs de division des flottilles, chargés de la défense des côtes, enfin par les chefs des bâtiments de quatrième classe lorsqu'ils sont détachés en expédition.

La juridiction supérieure est confiée aux tribunaux suivants : le tribunal de la station maritime de la Baltique, siégeant à Kiel ; le tribunal de la station maritime de la mer du Nord, siégeant à Wilhelmshaven ; le tribunal de la station de l'Asie orientale. Ces trois tribunaux doivent être placés sur la même ligne que les conseils de guerre de division. Enfin le tribunal de la marine à Berlin, qui correspond à un conseil de guerre de corps d'armée.

Chacun de ces tribunaux est composé de militaires appartenant à la marine, de la même manière qu'un tribunal correspondant dans l'armée de terre, d'après une classification des grades réglée par ordonnance.

La loi n'interdit pas aux tribunaux de l'armée de juger dans les affaires des hommes de la marine, elle ne s'oppose pas non plus à ce que les conseils de guerre soient composés de militaires appartenant en partie à l'armée et en partie à la marine.

Comme on l'a déjà indiqué, le Code pénal et le Code de procédure militaires sont applicables à l'armée de terre et à l'armée de mer.

Règlement des prises.

Nous croyons devoir traiter ici une question qui se rattache beaucoup plus à la marine de guerre qu'à celle du commerce. Tout navire de guerre croiseur doit être muni d'un exemplaire du règlement sur les prises.

Les navires de guerre impériaux ont seul le droit d'arrêter et d'amener, comme prises, des navires ennemis ou suspects.

On doit arrêter et saisir tout navire ennemi. On ne doit saisir que les navires neutres ci-énumérés : ceux portant de la contrebande de guerre destinée à l'ennemi ; ceux qui résistent par la force à l'arrestation ; ceux qui ont des documents en double ou qu'il y a lieu de supposer faux ou falsifiés ; ceux qui n'ont pas de papiers de bord ; ceux qui ne s'arrêtent pas sur la sommation du croiseur, ou qui s'opposent à la visite ; ceux qui n'établissent pas suffisamment leur nationalité.

Dans les mers neutres, toute arrestation et toute saisie sont interdites.

Sont de bonnes prises : les navires ennemis et leur cargaison, cependant la marchandise neutre à bord d'un bâtiment ennemi est libre, sauf la contrebande de guerre ; les navires dont la cargaison constitue de la contrebande de guerre ; les navires qui résistent avec violence à l'arrestation ; la contrebande de guerre elle-même ; toutefois, si une partie seulement de la cargaison constitue de la contrebande de guerre, elle peut être déchargée et le patron du navire peut continuer son voyage sans être inquiété.

Tout navire de prise est amené dans un port allemand, et remis à l'autorité chargée de la police du port ou au fonctionnaire préposé aux affaires de prises.

Il y a trois instances en matière de prises : l'instance d'instruction, celle de jugement et celle d'appel. Le tribunal d'instruction est le tribunal compétent en matière d'affaires maritimes dans le port où le navire a été conduit et, là où n'existe pas ce genre de juridiction, le tribunal ordinaire de première instance. Le tribunal de jugement est un collège spécial, établi à Berlin sous le nom de conseil des prises et

composé d'un président et de six membres, choisis parmi les juges, les marins et les fonctionnaires administratifs. Le tribunal d'appel est formé par le conseil supérieur des prises, composé de sept membres et présidé par le président ou le vice-président du tribunal supérieur (*Oberlandesgericht*) prussien qui a son siège à Berlin.

Le tribunal d'instruction fait instruire la prise, constate les faits qui peuvent servir de base au jugement et recueille les preuves; il adresse ensuite tout le dossier concernant la prise au procureur du Gouvernement près le conseil des prises. S'il n'y a point de réclamation, le conseil des prises rend sa décision; au cas contraire, le réclamant est entendu au préalable. Le procureur du Gouvernement et le réclamant peuvent appeler de la décision du conseil des prises devant le conseil supérieur des prises, le délai d'appel est de dix jours; une nouvelle instruction peut être ordonnée, et il est prononcé définitivement par le conseil supérieur des prises.

Ces deux conseils jugent jusqu'à quel point un fait est établi ou non; ils doivent motiver leurs décisions; ils n'ont pas à prononcer sur les dommages-intérêts et frais.

La prise est vendue publiquement, après la condamnation, au profit de l'État; mais les officiers et l'équipage du navire de guerre qui a fait la prise, ont droit aux deux tiers du prix de la vente.

Droit maritime international.

Le navire porte avec lui sa nationalité; comme conséquence, le Code de procédure criminelle dit: Si l'infraction a été commise à bord d'un navire allemand à l'étranger ou en pleine mer, le tribunal dans le district duquel se trouve le port d'origine ou bien le premier port allemand où arrivera le navire après le crime, sera compétent pour connaître du fait. Ce pouvoir de juridiction s'étend aux étrangers se trouvant sur un bâtiment sous pavillon allemand, qui sont dès lors traités comme s'ils étaient sur le territoire de l'Empire.

Toutefois, ces principes ne sont applicables qu'en pleine mer, et les navires de commerce qui se trouvent dans les eaux territoriales d'un

État étranger sont, pendant la durée de leur séjour, soumis à la juridiction et à la police de cet État, tout en restant, tant pour le navire que pour son équipage, soumis aux lois de leur pays; mais l'application de ces lois et la juridiction nationale demeurent suspendues, à moins de conventions spéciales, telles que l'Empire en a conclu avec la Chine, le Japon, la Perse, etc.

D'une façon générale, les navires de guerre étrangers ont la libre entrée dans les ports; il a été passé quelques conventions internationales pour régler cette question sur le pied de la réciprocité et de la nation la plus favorisée. Il n'est apporté de restrictions que sur le nombre des navires de guerre, sur la durée du séjour dans les ports militaires, sur le devoir de donner avis officiel de l'arrivée, sur les saluts, la défense d'envoyer des matelots à terre en masse et en armes, l'interdiction de faire des sondages, des exercices de tir, des manœuvres de chaloupes, l'exemption des taxes de port, de tonnage, etc..., l'observation des prescriptions relatives aux quarantaines; toutefois, le droit des navires de guerre d'entrer dans les ports étrangers ne s'étend pas aux fleuves et canaux accessibles par les ports de mer. Le Bundesrath a décidé, le 12 octobre 1878, que les navires de guerre étrangers n'auraient pas à subir de visite douanière, que les objets apportés de ces navires à terre seraient soumis aux prescriptions douanières, que le transport d'objets ou de marchandises, opéré de terre à bord, ne seraient soumis à aucun contrôle douanier, à moins qu'ils ne soient emportés avec réclamation de remboursement des droits, ou bien qu'ils ne soient frappés de droits de sortie.

Les navires de guerre représentent l'État à l'étranger; participant à la souveraineté et à l'indépendance de l'État, ils ne peuvent être subordonnés à aucun pouvoir étranger, sans qu'il soit porté atteinte à l'autorité et à la dignité du souverain; ils ont partout le privilège de l'exterritorialité. Aucun pouvoir étranger ne peut s'immiscer dans ce qui se passe à leur bord ou sur leurs canots; sans la permission du commandant, aucun agent de l'État ne peut y mettre les pieds. Le navire de guerre est une partie du territoire national.

Les personnes de l'équipage qui se trouvent à terre pour remplir

des fonctions de leur service, demeurent complètement soumises à la juridiction et aux lois de leur patrie pendant tout le temps du séjour qu'elles font à terre dans un but de service, à moins qu'elles ne se trouvent sur une partie du territoire interdit. Mais l'autorité étrangère est en droit d'exercer pleinement sa juridiction et sa police, comme elle le fait envers des nationaux, à l'égard des personnes de l'équipage qui se trouvent à terre en dehors de leur service.

Quant à la question du droit d'asile, elle est controversée : les Allemands se prononcent pour l'affirmative, considérant que le criminel réfugié à bord d'un navire de guerre n'y est pas dans une autre situation que s'il s'était rendu dans un pays voisin.

Les corsaires, se trouvant subordonnés aux autorités administratives supérieures, jouissent des mêmes exemptions que les navires de guerre, sous la condition qu'ils possèdent une lettre de marque régulière.

On assimile aux navires de guerre les navires, n'appartenant pas à la marine militaire, à bord desquels se trouvent des souverains étrangers ou leurs représentants, quand ils sont exclusivement destinés à les conduire. Cette assimilation s'étend, par suite de conventions postales avec différents États, aux bateaux à vapeur faisant le service de la poste.

Le pirate peut être poursuivi par tout le monde. D'après le droit pénal allemand, le pirate convaincu du crime de meurtre encourt la peine de mort ; sans meurtre, la réclusion de 5 à 10 ans. Le bâtiment et tous les objets trouvés à bord et qui appartiennent au pirate, sont confisqués au profit de l'État du capteur. Les objets volés sont, autant que possible, restitués à leurs légitimes possesseurs, sinon confisqués. Si le crime a été commis contre un navire allemand, fût-ce par des étrangers, le Code pénal de l'Empire doit être appliqué, en vertu de la fiction d'après laquelle en pleine mer tout navire allemand doit être considéré comme territoire allemand.

Une ordonnance impériale, en date du 7 janvier 1880, consacre le droit actuel en matière de routes maritimes ; en fait, elle a un caractère international, d'autres États maritimes ayant édicté des prescriptions semblables. Cette ordonnance règle les matières suivantes : les

feux qui doivent être placés à bord ; les signaux donnés par trompe et la modération de la vitesse, en cas de brouillard, de gros temps ou de chute de neige ; la rencontre et l'évitement des navires en mer ; l'observation des précautions nécessaires en toutes circonstances ; les restrictions imposées par les prescriptions spéciales aux ports et aux eaux intérieures ; les feux particuliers pour escadre et bâtiments qui naviguent sous conduite. Le Code pénal punit d'une amende de 1,875 fr. celui qui enfreint les ordonnances rendues par l'Empereur pour éviter les collisions des navires en mer, ou pour régler la conduite des navires à la suite de collision, les signaux à faire en cas de danger et ceux destinés à appeler les pilotes en mer ou dans les eaux du littoral.

L'ordonnance impériale du 15 août 1876 règle la conduite à tenir par les patrons de navires à la suite de collisions en mer ; celle du 14 août 1876 détermine les signaux de détresse et de pilotage pour les navires, en pleine mer et dans les eaux du littoral.

Le droit de pêcher en pleine mer, c'est-à-dire dans la mer en dehors des eaux territoriales, appartient, en vertu du principe de la liberté de la mer, à toutes les nations. Les conventions internationales fixent des règles pour éviter les collisions entre les bâtiments de pêche, prévenir tout trouble apporté à la pêche, assurer une assistance réciproque en cas de danger de mer, d'échouement, de manque de provisions, de périls imminents à signaler.

Malgré les tentatives faites pour en arriver à l'organisation uniforme du service de la quarantaine, il n'a pu encore être réalisé une entente entre les différents gouvernements ; il en résulte que chaque État règle la matière à sa convenance. Voici les dispositions en vigueur dans la marine impériale allemande : avant le départ d'un de ses bâtiments pour un port étranger, comme aussi chaque fois qu'un de ses bâtiments quitte un port étranger, le médecin du bord doit, sur l'ordre du commandant, réclamer auprès des autorités du port un certificat de santé, revêtu du visa du consul du pays où le navire se rend directement. Les commandants ont le devoir, en arrivant dans les ports étrangers, de répondre à toutes les questions que les autorités compétentes leur adressent sur l'état sanitaire de leur navire.

La protection de la marine marchande nationale constitue en temps de paix une obligation essentielle des vaisseaux de guerre. Ils ont en outre le devoir de porter secours aux navires de toutes les nations en cas de danger de mer.

L'égalité parfaite entre tous les États souverains forme la base des règles observées en fait d'honneurs maritimes, lesquels n'ont plus qu'une signification de courtoisie.

CHAPITRE XVII

MARINE MARCHANDE ET NAVIGATION

Navigation maritime (art. 54 et 55 de la Constitution). — Conseil supérieur maritime. — Commissaires impériaux. — Commission technique de navigation maritime. — Inspecteurs impériaux des examens. — Inspecteurs du tonnage des navires. — Police de la navigation maritime. — Code des gens de mer. — Code du commerce maritime. — Sauvetage et secours à la mer. — Sinistres maritimes. — Cabotage. — Droit de navigation dans les ports. — Sociétés maritimes. — Stations météorologiques. — Sociétés de sauvetage. — Navigation intérieure. — Police. — Associations des bateliers. — Sociétés de navigation. — Tribunaux généraux pour la navigation du Rhin.

Art. 54 de la Constitution. — Les navires de commerce de tous les États de la Confédération constituent une seule marine marchande.

L'Empire prescrit les procédés pour mesurer la capacité des navires et pour la constater par écrit; il règle les questions relatives aux certificats de navigation et fixe les conditions moyennant lesquelles on est autorisé à conduire un navire.

Les navires de commerce de tous les États de la Confédération sont admis et traités, dans les ports de mer et sur les cours d'eau naturels et artificiels de chacun de ces États, dans les conditions d'égalité. Les droits perçus, dans les ports de mer, sur les navires ou leurs chargements, dans l'intérêt des établissements qui se rattachent à la navigation, ne doivent pas excéder les frais nécessaires pour l'entretien et les réparations ordinaires de ces établissements.

Sur les cours d'eau naturels, il ne peut être perçu de droits que dans l'intérêt d'ouvrages spéciaux destinés à faciliter la circulation.

Ces droits, comme les droits de navigation perçus sur les cours d'eau artificiels qui sont la propriété d'un État, ne doivent pas excéder les frais nécessaires pour l'entretien et les réparations ordinaires de ces ouvrages et de leurs annexes. Ces dispositions s'appliquent également au flottage, lorsqu'il est pratiqué sur les cours d'eau navigables.

C'est à l'Empire seul, et non à chacun des États particuliers, qu'il appartient de frapper les navires étrangers ou leurs chargements de droits autres