

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

et plus élevés que ceux auxquels sont soumis les navires des États de la Confédération ou leurs cargaisons.

Art. 55. — Le pavillon de la marine militaire et marchande est noir-blanc-rouge.

Les autorités qui représentent l'Empire, en ce qui concerne la marine marchande allemande, relèvent de l'office de l'intérieur.

Ce sont : 1° pour les affaires de naufrages et d'accidents maritimes, le conseil supérieur maritime (*Oberseeamt*), siégeant à Berlin et composé d'un président, d'un membre titulaire, de dix-huit membres à temps et d'un secrétaire.

Il prononce sur les plaintes contre les jugements ou les décisions des conseils maritimes (*Seeamt*) des États particuliers de la Confédération, et décide lorsqu'un patron de navire, un timonier ou un mécanicien de bâtiment à vapeur, s'est mis dans le cas d'être destitué de ses fonctions pour insuffisance d'instruction technique ; il siége en séances publiques.

Les commissaires impériaux près des conseils maritimes (*Reichskommissäre bei den Seeämtern*), au nombre de 12, résident dans les principaux ports allemands et étendent leur action sur un territoire maritime défini. Délégués du chancelier de l'Empire près des conseils maritimes, ils doivent assister aux ventes, prendre connaissance des actes, faire des propositions pour les enquêtes et, en cas de refus d'informer de la part d'un président de conseil, porter l'affaire devant le Chancelier de l'Empire.

2° Pour les affaires de tonnage des navires et pour les examens des patrons, timoniers et mécaniciens de navires.

La commission technique de la navigation maritime (*Technische Kommission für Seeschiffahrt*), siégeant à Berlin comme commission consultative, consultée principalement sur la rédaction des instructions destinées à assurer la sécurité de la navigation.

Les inspecteurs impériaux des examens, au nombre de 3, ayant pour mission de veiller à l'observation des prescriptions du Bundesrath, en ce qui concerne les examens des patrons et timoniers de navires.

Les inspecteurs du tonnage des navires, chargés de veiller à l'exécution des ordonnances du Bundesrath en la matière ; il y a deux inspections, celle de la mer Baltique et celle de la mer du Nord.

Les autorités supérieures sont seules autorités impériales ; les administrations et employés, chargés des détails du service dans les ports et sur les côtes, appartiennent aux États particuliers.

La police de la navigation, des ports et des fleuves, est administrée par le ministre du commerce, le président supérieur de la province et le président du Gouvernement (*Regierung*). Ils ont pour organes des autorités spéciales préposées à la navigation et aux ports, telles que les commissions de navigation à Swinemünde et à Cologne ; les commissions de police des ports ; les bureaux des ports.

Les employés des douanes et des contributions sont chargés du mesurage des navires.

Un employé du tribunal cantonal est chargé de la tenue des registres où sont inscrits les navires ; le droit de porter le pavillon fédéral ne peut être exercé, ni avant l'enregistrement du navire dans le registre maritime, ni avant la délivrance du certificat de nationalité. A la suite de l'enregistrement d'un navire, le fonctionnaire préposé à la tenue des registres délivre un certificat de nationalité reproduisant les énonciations portées au registre. On doit consigner sur ces documents tout changement aux faits et aux circonstances qui y sont indiqués. Dans le cas où un navire se perd en mer ou cesse d'avoir le droit de porter le pavillon allemand, il doit être rayé du registre et le certificat doit être rendu, à moins qu'on ne prouve que la restitution est devenue impossible. Chaque navire marchand doit avoir un nom, qu'il porte d'une façon apparente et sous lequel il est inscrit au registre, il ne peut en changer qu'avec l'autorisation de l'office de l'intérieur et pour des motifs graves.

Il y a des commissions d'examen pour les machines et pour les bâtiments à vapeur, pour constater l'aptitude des patrons, timoniers, pilotes, mécaniciens et chauffeurs, à la grande et à la petite navigation.

Sont préposés aux gens de mer, à l'intérieur, les autorités aux revues ; à l'étranger, les consuls de l'Empire.

Il existe 14 écoles de navigation et 17 écoles préparatoires de navigation, où l'on donne une instruction technique et où l'on prépare aux examens exigés pour exercer le commandement d'un bâtiment ou y remplir certains emplois. Les certificats d'aptitude, délivrés par les commissions d'examen, doivent être visés par le président du Gouvernement (*Regierung*). La direction supérieure des écoles de navigation est confiée à trois directeurs, résidant à Leer, Altona et Dantzig.

Par mesure de sécurité, le chargement des navires ne peut dépasser celui déterminé par le mesurage officiel, tel qu'il est inscrit sur les registres spéciaux.

Les propriétaires de navires portant le pavillon allemand, qui donne droit à la protection de l'Empire, doivent être citoyens de l'Empire et inscrits aux registres publics tenus par les tribunaux cantonaux; quant aux navires eux-mêmes, ils peuvent être construits à l'étranger; enfin, les ordonnances n'imposent aucune condition relativement à la nationalité des équipages. La surveillance des prescriptions sur le port du pavillon national par les navires marchands appartient aux autorités de police, principalement à celles qui ont la police des ports et des côtes, aux croiseurs de la douane, aux commandants des bâtiments de la marine impériale, aux fonctionnaires de la marine à terre, et, à l'étranger, aux consuls.

La loi d'Empire du 27 décembre 1872 forme un véritable Code des gens de mer. Les dispositions de cette loi s'appliquent à tous les bâtiments de commerce qui ont le droit de porter le pavillon allemand.

Sont préposés aux gens de mer (*Seemannsämter*), sur le territoire de la Confédération, les autorités aux revues (*Musterungs-Behörden*) de chaque État, et, à l'étranger, les consuls de l'Empire. L'institution des autorités aux revues dépend du gouvernement de chaque État particulier, d'après les lois du pays, mais leurs actes sont placés sous la haute surveillance de l'Empire.

Nul ne peut prendre de service comme matelot avant d'avoir obtenu la délivrance d'un livret de navigation; les Allemands ne peuvent y prétendre s'ils n'ont pas 14 ans accomplis et le consentement paternel pour les mineurs. Un matelot ne peut se faire délivrer un nouveau

livret qu'en présentant le dernier, ou en justifiant de sa perte. Le livret des matelots, pendant la durée de leur service, reste sous la garde du capitaine qui, au moment du débarquement, y mentionne les services et leur durée; en outre, sur la demande du matelot, il est tenu à lui délivrer un certificat de conduite.

Tout capitaine ou patron de navire, tant à l'embarquement qu'au débarquement, doit faire passer la revue de son équipage; il en est dressé un acte qui sert de rôle d'équipage. Ce rôle doit mentionner, en outre des salaires et des conventions particulières, le nom et la nationalité du navire, le nom, le domicile et le grade de chaque matelot, ainsi que ce qui revient au matelot par jour comme nourriture et boisson. A la fin du voyage, le rôle d'équipage est remis à l'autorité maritime, qui passe la revue de débarquement, et transmis par elle à l'autorité du port d'attache.

Le capitaine d'un navire de commerce allemand est tenu, au moment de son arrivée dans un port situé dans le ressort d'un consulat allemand, ainsi qu'au moment de son départ, de prévenir le consul verbalement ou par écrit; en cas de contravention, il est passible d'une amende de 1 fr. 25 c. à 250 fr.

Le contrat d'engagement des matelots n'a pas besoin d'être rédigé par écrit. Le matelot n'est, en général, payé de ses gages que lorsqu'il est débarqué ou entre deux voyages, mais après six mois d'enrôlement. Les avances sont réglées par les usages du port d'engagement. Le capitaine doit tenir un livre de comptes pour les matelots et, sur leur demande, leur en remettre un particulier qui doit alors être tenu à jour. Quand le navire reste plus de deux ans à l'étranger, le matelot a droit à une augmentation de gages. L'armateur répond toujours personnellement des gages. En cas de décès, les gages dus reviennent aux héritiers.

Le matelot est obligé de rester à bord jusqu'au retour du navire; il est soumis au pouvoir disciplinaire du capitaine, les punitions étant inscrites au livre du bord; en cas de révolte ou de rébellion, le capitaine a un pouvoir discrétionnaire. Le matelot, qui se cache avant le voyage, est puni d'une amende de 75 fr.; celui qui déserte durant

le voyage, d'une amende de 375 fr. et d'un emprisonnement maximum de trois mois.

La loi édicte des peines disciplinaires pour fautes des matelots, et pour manquement des capitaines à leurs devoirs envers les premiers. Les fonctionnaires préposés aux gens de mer ont pour mission d'instruire et de juger les infractions que les lois prévoient et punissent. Les peines sont prononcées par les tribunaux maritimes, après enquête sommaire ; il peut, dans un délai de dix jours, être interjeté appel devant les tribunaux ordinaires. L'autorité préposée aux gens de mer du point de débarquement est apte à connaître de toutes les difficultés, qui ont pu s'élever entre le capitaine et les matelots. Le capitaine ne peut être cité par un de ses hommes devant un tribunal étranger.

Lorsqu'un fait criminel a été commis sur un navire allemand, à l'étranger ou en pleine mer, la compétence appartient au tribunal dans le ressort duquel se trouve le port d'attache du navire ou le premier port allemand atteint par le navire après l'accomplissement du fait.

Les articles 432 à 911 du Code de commerce allemand sont consacrés au commerce maritime ; ils développent les principes suivants : Tous les navires destinés au commerce maritime, qui ont le droit de porter le pavillon impérial, doivent être inscrits sur un registre des navires, lequel peut être consulté par le public. Les lois particulières des divers États de la Confédération déterminent les conditions dont dépend le droit de porter le pavillon de l'Empire, ainsi que les autorités chargées de tenir les registres des navires. A la suite de toute inscription, il est délivré un acte, dit certificat de nationalité, conforme aux mentions portées au registre et constatant l'enregistrement.

L'armateur est le propriétaire d'un navire affecté par lui au commerce maritime. Quand plusieurs personnes emploient au commerce maritime, dans un intérêt commun, un navire dont elles sont copropriétaires, il y a armement collectif. La répartition des bénéfices et des pertes se fait proportionnellement à l'importance des parts dans le navire.

Le capitaine du navire est responsable de tout dommage causé par sa faute ; il est tenu sous sa surveillance un journal du bord.

Le contrat d'affrètement pour le transport de marchandises s'applique à la totalité, à une quote-part ou à un espace déterminé du navire, ou enfin à des marchandises isolées.

La durée des staries et des surestaries est fixée par contrat ou, à défaut, d'après l'usage du lieu.

Avant la réception des marchandises par le destinataire, le destinataire et le capitaine ont le droit de faire procéder à leur vérification par les autorités compétentes ou par des experts. Si la vérification n'a pas eu lieu avant la réception des marchandises, le destinataire doit la provoquer dans les quarante-huit heures, du jour de la réception ; faute de quoi, toutes actions, à raison de la perte partielle ou de la détérioration, se trouvent éteintes.

Après l'achèvement de chaque chargement distinct, le capitaine doit remettre au chargeur un connaissement, établi en autant d'originaux que le chargeur le demande. Le connaissement doit être dressé à l'ordre du destinataire ou simplement à ordre. Le capitaine n'est tenu de délivrer des marchandises que contre remise d'un exemplaire du connaissement, sur lequel la livraison doit être certifiée.

Le capitaine ne peut emprunter à la grosse que dans les cas suivants : pendant que le navire se trouve ailleurs qu'au port d'attache, à l'effet d'achever le voyage et seulement dans la mesure du besoin à satisfaire ; au cours du voyage, dans le seul intérêt des ayants droit à la cargaison, pour la conservation de celle-ci ou son transport ultérieur. Le capitaine doit dresser un acte de prêt à la grosse pour constater le contrat.

Les avaries sont grosses ou particulières ; les premières sont supportées en commun par le navire, le fret et la cargaison ; les secondes sont supportées séparément par les propriétaires du navire ou de la cargaison.

Quand un navire en détresse a été recueilli et mis en sûreté par des tiers, ceux-ci ont droit à une indemnité de sauvetage ou d'assistance, suivant les circonstances.

Les créanciers de navire ont un droit de gage légal sur le navire, les agrès et apparaux ; ils prennent rang suivant l'origine de la créance.