

Tout intérêt estimable en argent, qu'a une personne à ce qu'un navire ou une cargaison surmonte les dangers de la navigation, peut être l'objet d'une assurance maritime. L'assureur est tenu de délivrer à l'assuré un écrit, signé par lui, constatant le contrat d'assurance. Les créances de l'assureur et de l'assuré dérivant du contrat d'assurance, se prescrivent par cinq ans.

Un titre entier du Code de commerce allemand est consacré aux sauvetages et aux secours à la mer; ses dispositions ont principalement pour objet de reconnaître et de consacrer les droits des sauveteurs sur les effets sauvés; postérieurement, la loi d'Empire du 17 mai 1884 a eu pour objet de réglementer tout ce qui concerne le sauvetage.

Cette loi décrète l'institution de bureaux des côtes (*Strandämter*) et d'inspecteurs des côtes (*Strandvögte*).

L'inspecteur des côtes est chargé de pourvoir lui-même au sauvetage. Le bureau des côtes est une autorité d'administration et de surveillance; il recueille les réclamations des parties intéressées et les transmet, avec son avis, à l'autorité de surveillance (*Aufsichtsbehörde*). L'organisation des bureaux des côtes, la fixation de leur circonscription, la nomination des employés, appartiennent au gouvernement de chaque État particulier; la direction supérieure est seule réservée à l'Empire, qui l'exerce par la voie des commissaires impériaux près des conseils maritimes (*Reichskommissäre bei den Seeämtern*) et du conseil supérieur maritime (*Oberseeamt*).

Toute personne qui a connaissance qu'un navire est échoué ou se trouve en danger, doit en aviser l'inspecteur de la côte ou l'autorité communale voisine.

L'inspecteur de la côte doit se rendre sur les lieux, organiser le sauvetage et les secours, tout en se subordonnant à la volonté du capitaine du navire; il doit prévenir en même temps le bureau des côtes et l'agent des douanes.

Le premier soin de l'inspecteur doit être de sauver les personnes. En cas de sauvetage, il doit tout d'abord se charger des papiers du bord et de ceux concernant le chargement, particulièrement du journal

du navire, et arrêter ce dernier aussitôt que possible, en y mettant la date et sa signature, après quoi il rend tous les papiers au capitaine.

Le bureau des côtes, concurremment avec le capitaine, l'inspecteur de la côte et l'agent de la douane, dresse un inventaire des objets sauvés. Les objets sauvés, ou le produit de leur vente, restent la propriété du capitaine, après paiement des frais de sauvetage, tels qu'ils sont déterminés par le Code allemand.

Il peut être appelé des décisions et actes des bureaux des côtes, par voie judiciaire, devant le tribunal auquel ressortit la localité où siège le bureau.

Celui qui réclame une rétribution pour sauvetage ou secours doit, à défaut d'un arrangement à l'amiable, faire connaître sa réclamation au bureau de la côte, qui la transmet avec son avis à l'autorité de surveillance. L'autorité de surveillance doit examiner les réclamations produites et les régler par voie de sentence. De la décision de l'autorité de surveillance il n'y a appel que devant le tribunal.

Les gouvernements locaux ont la faculté de transférer au bureau de la côte les droits conférés à l'autorité de surveillance.

La perception des sommes fixées, comme la répartition de celles-ci entre les intéressés, s'effectue en bonne règle par le bureau de la côte.

Celui qui, ayant connaissance qu'un navire est en danger, n'avertit pas l'autorité, ou s'approprie les objets sauvés, sans informer l'autorité compétente, est puni, en tant qu'il n'aurait pas encouru de plus fortes peines, d'une amende pouvant s'élever à 187 fr. 50 c. ou de la prison.

Les dispositions ci-dessus ont été complétées par la loi d'Empire, du 27 juillet 1877, sur les sinistres maritimes.

Des conseils maritimes (*Seeämter*) sont établis sur les côtes de l'Allemagne pour l'examen des accidents de mer survenus aux navires allemands, ainsi qu'aux navires étrangers, lorsque le sinistre s'est produit dans les eaux de l'Empire, ou lorsque ordre d'informer a été donné par le chancelier de l'Empire.

L'information porte particulièrement sur la responsabilité du capitaine ou du pilote et sur les causes de l'accident.

L'organisation des conseils maritimes et des autorités chargées de

les surveiller appartient aux États particuliers, l'étendue de leurs ressorts est fixée par le Conseil fédéral, enfin leur haute surveillance est de la compétence de l'Empire.

Chaque conseil maritime se compose d'un président et de quatre membres. Le président doit remplir les conditions nécessaires à l'exercice des fonctions judiciaires. Le chancelier de l'Empire nomme près des conseils un commissaire (*Reichskommissäre bei den Seeämtern*).

Les tribunaux compétents pour les déclarations, les autorités chargées de la police des ports (*Hafenbehörden*) et de la police des rivages (*Strandbehörden*), les bureaux maritimes (*Seemannsämtler*) et les bureaux d'enregistrement des navires (*Schiffsregisterbehörden*), sont tenus de dénoncer sans retard, au conseil maritime compétent, les sinistres qui viennent à leur connaissance.

Le conseil a tout pouvoir pour procéder à des descentes sur les lieux, citer des témoins et des experts, et les interroger sous serment. Après la clôture de l'enquête, le conseil donne par écrit son avis sur les causes du sinistre; il a le pouvoir d'enlever le droit d'exercer sa profession au capitaine ou au pilote, mais ceux-ci peuvent interjeter appel devant le conseil supérieur maritime (*Oberseeamt*).

Le conseil supérieur maritime, dépendant de l'office impérial de l'intérieur, fonctionne d'après un règlement arrêté par le Conseil fédéral; le président du conseil et le membre titulaire sont nommés par l'Empereur.

On peut considérer comme additionnelle à ces mesures la loi d'Empire qui décide que les mécaniciens des bâtiments à vapeur, naviguant sur mer, sont astreints à un examen préalable, et, qu'en cas de sinistre maritime, les mécaniciens sont, comme les capitaines, tenus de passer devant une commission d'enquête.

Les règles, d'après lesquelles se pratique le cabotage sur les côtes allemandes, ont été tracées par la loi d'Empire du 22 mai 1881.

Le droit de charger des marchandises dans un port de mer allemand et de les transporter dans un autre port de mer allemand, pour les y décharger, appartient exclusivement aux navires de la marine marchande impériale.

Le même droit peut être accordé aux bâtiments étrangers par des conventions internationales ou par ordonnance impériale, rendue conformément à l'avis du Conseil fédéral.

Le capitaine d'un navire étranger, qui se livrerait au cabotage sans en avoir le droit, est puni d'une amende pouvant s'élever jusqu'à 3,750 fr.; en outre, il encourt la confiscation du navire et des marchandises transportées, sans qu'on ait à distinguer s'ils appartiennent ou non au contrevenant.

L'admission des étrangers au cabotage ne comprend pas l'admission à la pêche côtière. Il faut, pour exercer celle-ci, une autorisation spéciale, si elle n'est pas accordée par un traité. Le Code pénal punit d'une amende de 750 fr. ou d'un emprisonnement de six mois les étrangers qui pêchent sans autorisation dans les eaux allemandes, et prescrit, en outre, la saisie des instruments de pêche ainsi que des poissons contenus dans le bâtiment.

Les principes qui servent de base à l'établissement des droits de navigation dans les ports allemands, peuvent se résumer ainsi :

Les bâtiments nationaux et étrangers sont placés sur un pied d'égalité complète pour les différentes perceptions;

Les taxes sont basées sur le tonnage des navires au mètre cube; elles se distinguent en :

Droit de port ou de tonnage à l'entrée, à la sortie; droit de pilotage de la mer au port, du port à la mer; droits de placement et de déplacement dans le port; droit de surveillance de la douane; droit de jaugeage; contributions au profit d'œuvres de bienfaisance; droit d'écluse; droit de carénage; droit de surestaries, après un certain temps de séjour des marchandises sur les quais; droit pour l'usage des grues et bigues.

La Confédération compte 220 ports de commerce, dont 164 sur la mer du Nord et 56 sur la Baltique; 2,471 navires marchands à voiles, d'une capacité de 864,661 tonnes et 488 navires à vapeur, cubant 397,573 tonnes; l'effectif des équipages est évalué à 41,396 hommes.

Tous les ports allemands de quelque importance ont une société nautique, qui a pour mission d'étudier les améliorations dont ils sont sus-

ceptibles, et en outre toutes les questions se rattachant au développement du commerce maritime de l'Allemagne, soit en général, soit relativement au port qu'elle représente spécialement. Ces sociétés se réunissent périodiquement dans une ville allemande de leur choix, mais le plus souvent à Berlin, pour discuter en commun un programme dont la rédaction a été confiée à un comité élu. Elles forment aujourd'hui une association considérable, connue sous le nom d'association nautique centrale d'Allemagne. Les travaux de cette association ont pour objet le progrès, à tous les points de vue, de la navigation maritime, particulièrement en ce qui concerne l'éclairage des côtes, le balisage, les signaux de jour et de nuit, les mesures préventives des collisions et des naufrages, la bonne construction des navires, le bon choix et la force des équipages, la préparation des cartes marines.

Les constructeurs de navires s'assemblent également à des époques diverses, pour discuter les questions techniques ou commerciales qui se rattachent à leur industrie.

En vue de diminuer autant que possible le nombre des sinistres maritimes, l'Empire a fondé à Hambourg une station météorologique (*Seewart*), qui a pour but principal, par une étude attentive des deux mers allemandes, par des relations télégraphiques constantes avec les observatoires étrangers, de suivre la marche des gros temps, de prévoir le moment probable de leur arrivée sur l'Europe centrale et d'en donner avis aux ports allemands; cet établissement relève de l'office de l'Amirauté.

Une société de pure bienfaisance a installé dans les ports des services de sauvetage.

Il existe une compagnie de classement de navires, qui porte le nom de Lloyd allemand; elle classe les navires de toutes les flottes marchandes du globe, d'après leur âge, leur capacité, la nature des matériaux entrés dans leur construction, leurs qualités nautiques, etc... C'est auprès d'elle que se renseignent les sociétés d'assurances maritimes, sur la nature et l'importance des risques qui leur sont offerts. Les plus importantes de ces sociétés ont leur siège à Berlin, Hambourg, Brême et Lubeck.

Navigation intérieure.

La navigation intérieure entre dans le domaine législatif de l'Empire; elle comprend l'exploitation du flottage et de la navigation sur les voies d'eau communes à plusieurs États, l'entretien de celles-ci, les droits à payer. L'article 54 de la Constitution s'exprime ainsi :

« 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 des cours d'eau navigables. »

Les droits de navigation sur le Rhin et l'Elbe sont complètement supprimés, il en est de même des taxes de flottage.

Les fleuves et rivières navigables appartiennent à l'État, en tant que productifs de revenus, et sont du domaine public, en tant que voies de communication. Leur entretien est confié à des fonctionnaires d'État spéciaux, directeurs (*Strombau-Direktor*) et à des inspecteurs des travaux hydrauliques (*Wasserbau-Inspektor*), relevant des présidents supérieurs de province. Leur police rentre dans les attributions du ministre du commerce, des présidents de province et de Gouvernement (*Regierung*); elle est exercée par les commissaires de navigation, qui ont comme organes des inspecteurs de navigation, des commissaires des ports, des commissions d'examen pour les patrons, pour les pilotes, pour les bateaux et pour leur jaugeage.

Les bateaux qui circulent sur les fleuves doivent avoir certaines dimensions et, pour faciliter le contrôle des taxes et de la police, posséder une désignation spéciale.

Sur les grands fleuves de l'Allemagne, il s'est formé des associations de bateliers pour unifier les règles d'exploitation de la navigation fluviale.

Il existe dans les principaux centres commerciaux des bureaux de chargement, auxquels s'adressent les expéditeurs, et où les bateliers se font inscrire, au fur et à mesure qu'ils ont opéré leur déchargement, pour être employés ensuite par ordre d'inscription. Les associés s'engagent à se faire remorquer par la compagnie de touage affiliée à l'association, qui leur assure en échange des prix moins élevés que ceux payés par les autres bateaux. Les bateliers n'ont à s'occuper que de la conduite de leurs bateaux; un bureau se charge des encaissements, des réclamations, du règlement de tous les comptes et de tous les litiges des associés.

Il se publie à Dantzig un journal hebdomadaire, intitulé *das Schiff* (le bateau), qui centralise toutes les informations relatives à la navigation intérieure allemande et même étrangère.

Les principales sociétés qui exploitent la navigation fluviale, sont: le Lloyd de l'Allemagne du Nord, la Compagnie de navigation à vapeur réunie de Hambourg à Magdebourg, la Société des remorqueurs à vapeur de l'Elbe supérieure avec siège à Dresde, la Société de navigation à vapeur de Mannheim, la Société de navigation à vapeur de Port-Louis, la Société de navigation à vapeur de Mayence, la Société francfortoise des remorqueurs à vapeur de Francfort-sur-le-Mein, la Société de navigation à vapeur des Gouvernements (*Regierung*) de Coblenz, Cologne et Dusseldorf.

Les tribunaux de navigation du Rhin constituent une juridiction spéciale pour les actions civiles et pénales engagées par suite des faits relatifs à la navigation du Rhin.

Les contraventions aux prescriptions de police, en matière de navigation sur le Rhin, sont punies d'une amende de 10 à 300 fr.

Les tribunaux spéciaux pour la navigation du Rhin fonctionnent, comme tribunaux de première instance, dans 25 localités situées sur le Rhin ou à proximité de ce fleuve. Ces tribunaux sont compétents, en matière pénale, pour instruire et juger toutes les contraventions aux prescriptions relatives à la navigation et à la police fluviale; en matière civile, pour prononcer sur les contestations relatives au paiement et à la quotité des droits de pilotage, de grue, de balance, de port

et de quai, aux entraves que les particuliers auraient mises à l'usage des chemins de halage, aux dommages causés par les bateliers ou les floteurs pendant les voyages ou en abordant, aux plaintes portées contre les propriétaires des chevaux de trait employés à la remonte des bateaux pour dommages causés aux biens-fonds.

La compétence appartient, en matière pénale, au tribunal de la navigation du Rhin dans le ressort duquel la contravention a été commise; en matière civile, au tribunal dans le ressort duquel le dommage aura été causé, ou bien à celui dans le ressort duquel le paiement aurait dû être effectué.

La procédure des tribunaux pour la navigation du Rhin est la plus simple et la plus prompte possible. Il ne peut être exigé aucune caution des étrangers à cause de leur nationalité. Le patron, le floteur ou le conducteur, ne peut être empêché de continuer son voyage, à raison d'une procédure engagée contre lui, dès qu'il a fourni le cautionnement fixé par le juge pour l'objet du débat. Les parties peuvent se pourvoir en appel et recourir au tribunal supérieur régional (*Oberlandesgericht*) de Cologne, qui juge en dernière instance, et contre les décisions duquel, il n'est ouvert aucun recours par voie judiciaire. Par suite de conventions internationales, les décisions des tribunaux pour la navigation du Rhin des différents États riverains sont exécutoires dans tous les autres États, en observant les formes prescrites par les lois des pays où elles seront exécutées.

La commission centrale, chargée des affaires relatives à la navigation du Rhin, est un véritable tribunal international et cumule des fonctions administratives, diplomatiques, policières et judiciaires.