

**Session de Turin – 1882**  
**(§ 1 - § 62)**  
**Session de Munich – 1883**  
**(§ 63 - § 84)**

## **Règlement international des prises maritimes**

*(Rapporteur : M. August de Bulmerincq)*

*(La suite de la Résolution, à savoir les paragraphes 85 à 122, se trouvent dans la Résolution "Jurisdiction nationale et internationale en matière de prises maritimes Session de Heidelberg – 1887).*

### *I. Dispositions générales*

§1. Les navires de guerre et les forces militaires d'Etats belligérants sont seuls autorisés à exercer le droit de prise, c'est-à-dire l'arrêt, la visite, la recherche et la saisie des navires de commerce pendant une guerre maritime.

§2. La course est interdite.

§3. L'armement en course demeure permis à titre de rétorsion contre les belligérants qui ne respectent pas le principe du § 2. En ce cas il est interdit de délivrer des commissions à des étrangers.

§4. La propriété privée est inviolable sous la condition de réciprocité, et sauf les cas prévus au § 23.

§5. Le droit de prise à l'égard des belligérants ne s'ouvre qu'après le commencement des hostilités. Il cesse durant l'armistice et avec les préliminaires de la paix. A l'égard des neutres le droit de prise ne peut être exercé qu'après que les belligérants leur ont notifié l'existence de la guerre.

§6. Le droit de prise ne peut être exercé sur les navires et leurs cargaisons que s'ils ont eu connaissance de l'existence de la guerre. Il n'y a pas lieu d'exercer le droit de prise si le patron du navire ou le propriétaire de la cargaison prouve qu'il n'a pas eu cette connaissance.

§7. Si l'Etat belligérant qui somme les navires de commerce ennemis de quitter ses ports leur permet de décharger auparavant les marchandises qu'ils ont à bord et d'en charger de nouvelles, il doit fixer exactement le délai qui leur est accordé à cet effet, et le faire connaître au public. Dans ce cas, le belligérant ne peut laisser exercer un droit de prise contre ces navires avant l'expiration dudit délai.

§8. Le droit de prise ne peut être exercé que dans les eaux des belligérants et en haute mer ; il ne peut pas être exercé dans les eaux neutres ni dans les eaux qui sont expressément, par traité, mises à l'abri des faits de guerre. Le belligérant ne peut pas non plus poursuivre dans les eaux des deux dernières espèces une attaque commencée.

§9. Les prises faites dans les eaux neutres, ou dans les eaux qui sont mises, par traité, à l'abri des faits de guerre, sont nulles. Les navires ou objets capturés doivent être livrés à l'Etat neutre ou riverain pour être restitués par cet Etat à leur propriétaire primitif. En outre, l'Etat du capteur est responsable de tous les dommages et pertes.

## *II. Dispositions spéciales*

### *1. De l'arrêt*

§10. Les navires de guerre d'un Etat belligérant sont autorisés à arrêter, dans les cas prévus par le règlement, tout navire de commerce ou privé qu'ils rencontrent, dans les eaux de leur Etat, ou en haute mer, et ailleurs qu'en des eaux neutres ou soustraites aux faits de guerre.

§11. Le navire de guerre du belligérant, pour inviter le navire de commerce à s'arrêter, se servira comme signal d'un coup de canon de semonce à boulet perdu ou à poudre. Avant ou en même temps, le navire de guerre hissera son pavillon au-dessus duquel, en temps de nuit, un fanal sera placé. A ce signal, le navire arrêté hissera son pavillon et se mettra en panne pour attendre la visite. Le navire de guerre enverra alors au navire arrêté une chaloupe montée par un officier accompagné d'un nombre d'hommes suffisant, dont deux ou trois seulement monteront avec l'officier à bord du navire arrêté.

§12. Le navire arrêté ne pourra jamais être requis d'envoyer à bord du navire de guerre son patron ou une personne quelconque, pour montrer ses papiers ou pour toute autre cause.

§13. Le navire de commerce est obligé de s'arrêter ; il lui est interdit de continuer sa route. S'il le fait néanmoins, le navire de guerre a le droit de le poursuivre et de l'arrêter de force.

### *2. De la visite*

§14. Le droit de visite s'exerce dans les eaux des belligérants, en tant qu'elles ne sont pas mises, par traité, à l'abri des faits de guerre, et en haute mer ; il s'exerce à l'égard des navires de commerce, mais non à l'égard des navires de guerre d'un Etat neutre, ni à l'égard d'autres navires appartenant ostensiblement à un tel Etat, ni à l'égard des navires de commerce neutres qui sont convoyés par un navire de guerre de leur Etat.

§15. Le droit de visite s'exerce, soit en vue de vérifier la nationalité du navire arrêté, soit pour constater s'il fait un transport interdit, soit pour constater une violation de blocus.

§16. Lorsque des navires de commerce neutres sont convoyés, ils ne seront pas visités, si le commandant du convoi remet au navire du belligérant qui l'arrête une liste des navires convoyés et une déclaration signée par lui et portant qu'il ne se trouve à leur bord aucune contrebande de guerre, et quelles sont la nationalité et la destination des navires convoyés.

§17. Lorsque le navire à visiter est un paquebot-poste, il ne sera pas visité, si le commissaire du gouvernement dont il porte le pavillon, se trouvant à son bord, déclare par écrit que le paquebot ne transporte ni des dépêches ni des troupes pour l'ennemi, ni de la contrebande de guerre pour le compte ou à destination de l'ennemi.

§18. La visite à laquelle doit se soumettre tout navire qui n'en est pas exempt en vertu des dispositions des articles 16 et 17, commence par l'examen des papiers de bord du navire arrêté. Si ces papiers sont trouvés en règle ou s'il ne se présente rien de suspect, le navire arrêté peut continuer sa route. Pourront de même continuer leur route les navires neutres destinés à des expéditions scientifiques, à condition qu'ils observent les lois de la neutralité.

### *3. De la recherche*

§19. Si les papiers de bord ne sont pas en ordre, ou si la visite opérée a fait naître un soupçon fondé, comme il est dit en l'article qui suit, l'officier qui a opéré la visite est autorisé à procéder à la recherche. Le navire ne peut s'y opposer ; s'il s'y oppose néanmoins, la recherche peut être opérée de force.

§20. Il y a soupçon fondé dans les cas suivants :

1. Lorsque le navire arrêté n'a pas mis en panne sur l'invitation du navire de guerre ;
2. Lorsque le navire arrêté s'est opposé à la visite des cachettes supposées receler des papiers de bord ou de la contrebande de guerre ;
3. Lorsqu'il a des papiers doubles, ou faux, ou falsifiés, ou secrets, ou que ses papiers sont insuffisants, ou qu'il n'a point de papiers ;
4. Lorsque les papiers ont été jetés à la mer ou détruits de quelque autre façon, surtout si ces faits se sont passés après que le navire a pu s'apercevoir de l'approche du navire de guerre ;
5. Lorsque le navire arrêté navigue sous un pavillon faux.

§21. Il n'est pas permis aux personnes qui sont chargées d'opérer la recherche d'ouvrir ni de rompre des armoires, réduits, caisses, cassettes, tonnes, futailles ou autres cachettes pouvant renfermer une partie de la cargaison, ni d'examiner arbitrairement les objets faisant partie de la cargaison qui se trouvent répandus à découvert dans le navire.

§22. Dans les cas de soupçon mentionnés au § 20, s'il n'y a pas de résistance à la recherche, l'officier qui y procède doit faire ouvrir les réduits par le patron, et faire faire la recherche dans la cargaison à découvert sur le navire avec le concours du patron.

#### *4. De la saisie*

§23. La saisie d'un navire ou d'une cargaison, ennemi ou neutre, n'a lieu que dans les cas suivants :

1. Lorsqu'il résulte de la visite que les papiers de bord ne sont pas en ordre ;
2. Dans tous les cas de soupçon mentionnés au § 20 ;
3. Lorsqu'il résulte de la visite, ou de la recherche, que le navire arrêté fait des transports prohibés pour le compte et à destination de l'ennemi ;
4. Lorsque le navire a été pris en violation de blocus ;
5. Lorsque le navire a pris part aux hostilités ou est destiné à y prendre part.

#### *5. De la nationalité du navire, de la cargaison et de l'équipage*

§24. La nationalité du navire, de sa cargaison, de son équipage doit être constatée par les papiers de bord trouvés sur le navire saisi, sans exclusion, toutefois, d'une production ultérieure devant les tribunaux des prises.

§25. La question de savoir si les conditions de nationalité sont remplies est décidée selon la législation de l'Etat auquel le navire est ressortissant.

§26. L'acte juridique constatant la vente d'un navire ennemi faite pendant la guerre doit être parfait, et le navire doit être enregistré conformément à la législation du pays dont il acquiert la nationalité, avant qu'il quitte le port de sortie. La nouvelle nationalité ne peut être acquise au navire par une vente faite en cours de voyage.

§27. Les papiers de bord requis en vertu du droit international sont les suivants :

1. Les documents relatifs à la propriété du navire ;
2. Le connaissement ;
3. Le rôle d'équipage avec l'indication de la nationalité du patron et de l'équipage ;
4. Le certificat de nationalité, si les documents mentionnés sous le chiffre 3 n'y suppléent pas ;
5. Le journal de bord.

§28. Les documents énoncés au précédent article doivent, pour avoir force probante, être rédigés clairement et sans équivoque.

§29. Si, dans la constatation d'une circonstance déterminante pour la saisie, il y a évidence quant à la nationalité ou la destination du navire, ou quant à la nature de la cargaison, ou quant à la nationalité du patron et de l'équipage, suivant le fait dont il s'agit, - et qu'un papier de bord ordinairement relatif à l'une de ces questions manque - la seule absence de ce papier n'est pas un motif de saisie, pourvu toutefois que les autres papiers de bord soient parfaitement d'accord entre eux sur le point en question.

#### *6. Des transports interdits durant la guerre*

§30<sup>1</sup>. Sont sujets à saisie, durant la guerre, les objets qui, expressément faits pour la guerre, y servant dans leur état actuel immédiatement et spécialement, et transportés par mer pour le compte ou à destination d'un belligérant, rentrent dans la catégorie de la contrebande de guerre.

§31. Les objets de contrebande doivent être réellement à bord au moment de la recherche.

§32. Ne sont pas réputés contrebande de guerre les objets nécessaires à la défense de l'équipage et du navire, pourvu que le navire n'en ait pas fait usage pour résister à l'arrêt, à la visite, à la recherche ou à la saisie.

§33. Le navire arrêté pour cause de contrebande de guerre peut continuer sa route, si sa cargaison ne se compose pas, exclusivement ou en majeure partie, de contrebande de guerre, et que le patron soit prêt à livrer celle-ci au navire du belligérant et que le déchargement puisse avoir lieu sans obstacle selon l'avis du commandant du croiseur.

§34<sup>2</sup>. Les transports illégaux d'agents, de militaires et de dépêches, pour le compte d'un belligérant, assimilés jusqu'à présent aux faits de contrebande, seront traités comme service de transport interdit, selon la seconde partie du Règlement international de la contrebande de guerre.

---

<sup>1</sup> Le texte primitif de ce paragraphe 30 adopté le 14 septembre 1882 à la Session de Turin avait la teneur suivante :

"Sont sujets à saisie, durant la guerre, les objets susceptibles d'être employés à la guerre immédiatement, qui sont transportés par des navires de commerce nationaux, neutres ou ennemis, pour le compte ou à destination de l'ennemi (contrebande de guerre). Les gouvernements belligérants auront à déterminer d'avance, à l'occasion de chaque guerre, les objets qu'ils tiendront pour tels."

Le texte définitif fut accepté le 1<sup>er</sup> septembre 1897 à la Session de Copenhague, en vue de mettre le Règlement sur les prises maritimes de 1887 en harmonie avec le Règlement sur la contrebande de guerre de 1896.

<sup>2</sup> Le texte primitif de ce paragraphe 34 adopté le 14 septembre 1882 à la Session de Turin avait la teneur suivante :

"Sont assimilés au transport interdit de contrebande de guerre (§ 30) les transports de troupes pour les opérations militaires, sur terre et sur mer, de l'ennemi, ainsi que les transports de la correspondance officielle de l'ennemi, par les navires de commerce, nationaux, neutres ou ennemis".

Le texte définitif fut accepté le 1<sup>er</sup> septembre 1897 à la Session de Copenhague, en vue de mettre le Règlement sur les prises maritimes de 1887 en harmonie avec le Règlement sur la contrebande de guerre de 1897.

## 7. Du blocus

§35. Le blocus déclaré et notifié est effectif lorsqu'il existe un danger imminent pour l'entrée ou la sortie du port bloqué, à cause d'un nombre suffisant de navires de guerre stationnés ou ne s'écartant que momentanément de leur station.

§36. La déclaration du blocus doit déterminer non seulement les limites du blocus par leurs latitude et longitude, et le moment précis où le blocus commencera, mais encore, éventuellement, le délai qui peut être accordé aux navires de commerce pour décharger, recharger et sortir du port (§ 7).

§37. Le commandant du blocus doit, en outre, notifier la déclaration du blocus aux autorités et aux consuls du lieu bloqué. Les mêmes formalités seront remplies lors du rétablissement d'un blocus qui a cessé d'être effectif, et lorsque le blocus sera étendu à des points nouveaux.

§38. Si les navires bloquants s'éloignent de leur station pour un motif autre que le mauvais temps constaté, le blocus est considéré comme levé ; il doit alors être de nouveau déclaré et notifié.

§39. Il est interdit aux navires de commerce d'entrer dans les places et ports qui se trouvent en état de blocus effectif et d'en sortir.

§40. Cependant, il est permis aux navires de commerce d'entrer, pour cause de mauvais temps, dans le port bloqué, mais seulement après constatation par le commandant du blocus, de la persistance de la force majeure.

§41. S'il est évident qu'un navire de commerce approchant du port bloqué n'a pas eu connaissance du blocus déclaré et effectif, le commandant du blocus l'en avertira, inscrira l'avertissement dans les papiers de bord du navire averti, tout au moins dans le certificat de nationalité et dans le journal de bord, en marquant la date de l'avertissement, et invitera le navire à s'éloigner du port bloqué, en l'autorisant à continuer son voyage vers un port non bloqué.

§42. On admet l'ignorance du blocus, lorsque le temps écoulé depuis la déclaration du blocus est trop peu considérable pour que le navire en cours de voyage, qui a tenté d'entrer dans le port bloqué, ait pu en être instruit.

§43. Un navire de commerce sera saisi pour violation de blocus lorsqu'il aura essayé par force ou par ruse de pénétrer à travers la ligne de blocus, ou si, après avoir été renvoyé une première fois, il a essayé de nouveau de pénétrer dans le même port bloqué.

§44. Ni le fait qu'un navire de commerce est dirigé sur un port bloqué, ni le simple affrètement, ni la seule destination du navire pour un tel port, ne justifient la saisie pour violation de blocus. En aucun cas, la supposition d'un voyage continu ne peut justifier la condamnation pour violation de blocus.

## *8. Des formalités qui suivent la saisie*

§45. Après la saisie, le capteur fermera les écoutes et la soute aux poudres du navire saisi et y apposera ses scellés. Il fera de même à l'égard de la cargaison, après que celle-ci aura été inventoriée.

§46. Il ne sera rien vendu, ni déchargé, ni échangé, ni en général distrait, consommé, ou détérioré de la cargaison.

Si cependant la cargaison consiste en choses pouvant se gâter facilement, ou si ces choses sont avariées, le capteur prendra les mesures les plus convenables pour la conservation de la cargaison, du consentement et en présence du patron, ainsi qu'en présence d'un consul de la nationalité du navire saisi, s'il s'en trouve un dans le voisinage du lieu de la capture. Le commandant du navire capteur procédera, à cet effet, à l'inspection de la cargaison.

§47. Le capteur dressera l'inventaire du navire saisi et de la cargaison, ainsi que la liste des personnes trouvées à bord, et fera passer à bord du navire saisi un équipage suffisant pour s'assurer du navire et y maintenir l'ordre.

§48. Le capteur saisira tous les papiers de bord, documents et lettres qui se trouvent sur le navire saisi. Ces papiers, documents et lettres seront réunis dans un paquet revêtu du cachet du commandant du navire de guerre et de celui du patron du navire saisi ; il sera dressé inventaire de ces papiers, documents et lettres, et le commandant du navire de guerre déclarera par écrit, dans le procès-verbal, que ce sont là tous les papiers trouvés sur le navire ; il y ajoutera une mention indiquant quels papiers manquaient au moment de la saisie, et dans quel état se trouvaient les papiers saisis, notamment s'ils paraissent avoir été altérés.

§49. Le capteur dressera procès-verbal de la saisie ainsi que de l'état du navire et de la cargaison, en y mentionnant le jour et l'heure de la saisie ; à quelle hauteur elle a eu lieu ; la circonstance qui l'a motivée ; le nom du navire et celui du patron ; le nombre d'hommes composant l'équipage ; la nationalité du navire, du patron et de l'équipage ; sous quel pavillon naviguait le navire au moment de l'arrêt et s'il y a eu résistance de la part du navire, et de quelle nature a été la résistance. Seront joints au procès-verbal les inventaires du navire, de la cargaison et des papiers de bord, avec mention au procès-verbal que ces inventaires ont été dressés. Copie du procès-verbal sera transmise à l'autorité militaire supérieure de laquelle relève le navire capteur.

§50. Il sera permis au capteur de brûler ou de couler bas le navire ennemi saisi, après avoir fait passer sur le navire de guerre les personnes qui se trouvaient à bord et déchargé autant que possible la cargaison, et après que le commandant du navire capteur aura pris à sa charge les papiers de bord et les objets importants pour l'enquête judiciaire et pour les réclamations des propriétaires de la cargaison en dommages-intérêts, dans les cas suivants :

1. Lorsqu'il n'est pas possible de tenir le navire à flot, à cause de son mauvais état, la mer étant houleuse ;
2. Lorsque le navire marche si mal qu'il ne peut pas suivre le navire de guerre et pourrait facilement être repris par l'ennemi ;

3. Lorsque l'approche d'une force ennemie supérieure fait craindre la reprise du navire saisi ;
4. Lorsque le navire de guerre ne peut mettre sur le navire saisi un équipage suffisant, sans trop diminuer celui qui est nécessaire à sa propre sûreté ;
5. Lorsque le port où il serait possible de conduire le navire saisi est trop éloigné.

§51. Il sera dressé procès-verbal de la destruction du navire saisi et des motifs qui l'ont amenée ; ce procès-verbal sera transmis à l'autorité militaire supérieure et au tribunal d'instruction le plus proche, lequel examinera et, au besoin, complétera les actes y relatifs et les transmettra au tribunal des prises.

§52. Des personnes se trouvant à bord du navire saisi, les seules qui seront considérées comme prisonniers de guerre sont celles qui font partie de la force militaire de l'ennemi, et celles qui ont assisté l'ennemi ou sont soupçonnées de l'avoir assisté.

§53. Le patron, le subrécargue, le pilote et les autres personnes qu'il pourra être nécessaire d'entendre pour la constatation des faits seront retenus à bord provisoirement. Ces personnes ne seront autorisées à quitter le bord, après leur déposition, qu'en vertu d'une décision du tribunal instructeur.

§54. Les personnes trouvées et retenues à bord seront nourries et, au besoin, vêtues et soignées par le gouvernement de l'Etat auquel appartient le navire capteur. Le patron fournira caution pour les frais qui en résulteront, lesquels pourront être remboursés en vertu du jugement.

§55. On laissera aux hommes de l'équipage les effets servant à leur usage personnel.

§56. Il n'est pas permis au capteur de débarquer les hommes de l'équipage qui ne sont pas nécessaires pour l'enquête et qu'il y a lieu de renvoyer immédiatement, faute de place, sur le navire capteur ou, faute de vivres, sur des terres incultes et inhabitées ni sur des terres où leur vie et leur liberté seraient en danger. Mais il sera permis au capteur de faire passer ces hommes à bord de navires neutres ou alliés qu'il pourra rencontrer, et de les débarquer sur des territoires cultivés et habités.

§57. Le capitaine du navire capteur répond du bon traitement et du bon entretien des personnes trouvées à bord du navire saisi, par l'équipage du navire capteur et par celui qui conduit le navire saisi ; il ne doit pas tolérer que celles même d'entre ces personnes qui sont prisonniers de guerre soient employées à des travaux avilissants.

#### *9. Du transport du navire saisi en un port*

§58. Le navire saisi sera conduit dans le port le plus voisin de l'Etat capteur ou dans un port d'une puissance alliée où se trouvera un tribunal pour instruire à l'égard du navire saisi.

§59. Le navire saisi ne pourra être conduit dans un port d'une puissance neutre que pour cause de péril de mer, ou lorsque le navire de guerre sera poursuivi par une force ennemie supérieure.

§60. Lorsque, pour cause de péril de mer, le navire de guerre s'est réfugié avec le navire saisi dans un port neutre, ils devront quitter ce port aussitôt que possible, après que la tempête aura cessé. L'Etat neutre a le droit et le devoir de surveiller le navire de guerre et le navire saisi durant leur séjour dans le port.

§61. Lorsque le navire de guerre s'est réfugié avec le navire saisi dans un port neutre, parce qu'il était poursuivi par une force ennemie supérieure, la prise sera relâchée.

§62. Le navire saisi et la cargaison seront, autant que possible, conservés intacts durant le voyage au port ; la cargaison sera close et scellée, sauf dans le cas où la levée des scellés et l'ouverture de la cargaison seraient jugées nécessaires dans l'intérêt de la conservation de celle-ci, avec le consentement du patron.

*10. De l'organisation et de la procédure du tribunal d'instruction des prises dans le port d'arrivée*

§63. Le tribunal d'instruction, dans le port d'arrivée du navire saisi, se compose de magistrats de l'ordre judiciaire. Le tribunal entend des officiers de marine et des employés de la douane comme experts.

§64. Des délégués de l'Etat capteur et des capturés assistent aux opérations du tribunal. Le ou les capturés sont ordinairement représentés par le consul de leur Etat respectif ou, s'il n'y en a pas dans le port, par le consul d'un Etat ami et neutre. En l'absence d'un tel consul, les capturés sont représentés par des fondés de pouvoir judiciaires choisis par eux.

§65. Le conducteur du navire saisi remet le navire, ainsi que sa cargaison et son équipage, au tribunal d'instruction, lequel prend des dispositions relativement au navire, à la cargaison et à l'équipage.

§66. Sont remis au tribunal par le conducteur du navire saisi, dans les vingt-quatre heures depuis l'arrivée du navire dans le port :

1. Le procès-verbal dressé après la saisie (§ 49) ;
2. Les papiers mis dans une enveloppe cachetée après la saisie (§ 48) ;
3. Les inventaires du navire, de la cargaison et des papiers, documents et lettres trouvés à bord du navire, qui ont été dressés après la saisie (§§ 47 et 48) ;
4. La liste des personnes, trouvées à bord, dressée après la saisie (§ 47) ;
5. Un compte rendu du voyage jusqu'au port d'arrivée.

§67. En même temps, le conducteur du navire saisi atteste, par rapport aux papiers, que ce sont les mêmes qui se trouvaient à bord du navire saisi et qu'ils sont en l'état dans lequel on les y a trouvés. Dans le cas où l'on n'a pas trouvé de papiers, le fait doit être constaté.

§68. Le conducteur du navire saisi présente au tribunal au moins le capitaine ou patron, le subrécargue et le pilote pour être entendus.

§69. Le tribunal d'instruction, après s'être assuré, en présence du conducteur du navire saisi et des capturés, du capitaine ou patron, du pilote et du subrécargue, que les scellés apposés sur le navire, la cargaison et ailleurs sont intacts, procède ensuite, en présence des mêmes personnes, au descellement et à l'ouverture de l'enveloppe cachetée qui lui a été remise ; il enregistre et fait la liste des papiers qui s'y trouvent et des personnes et des inventaires du navire et de la cargaison, en se basant sur les listes et inventaires dressés après la saisie pour contrôler et compléter, au besoin, ces derniers ; il vérifie également si les personnes sont présentes et constate le résultat.

§70. Le conducteur ne quitte pas le navire saisi avant de l'avoir remis, avec sa cargaison, à un gardien désigné par le tribunal d'instruction, ni avant que ce tribunal ait apposé des scellés. Après avoir accompli tous les actes qui lui sont prescrits, le conducteur cesse d'être responsable du navire, de la cargaison et de l'équipage, et la responsabilité passe au gardien qui remet au conducteur un reçu du navire, de la cargaison et de l'équipage.

§71. Le gardien désigné par le tribunal d'instruction prend livraison du navire saisi et de la cargaison et se charge des réparations urgentes du navire, de la conservation de la cargaison ainsi que de l'entretien des personnes restant à bord.

§72. Le navire saisi est conservé autant que possible et l'Etat capteur en supporte les frais jusqu'au jugement final. Le tribunal d'instruction met toutefois en vente publique, sur rapport d'experts, les marchandises sujettes à détérioration et le navire qu'on ne peut conserver à cause de son mauvais état, ou dont la valeur réelle n'est pas en rapport avec les frais qu'occasionnerait sa conservation. La vente publique est annoncée, tant dans le lieu où elle se fait, qu'aussi, pour le navire saisi, dans le lieu du domicile du propriétaire de ce navire. Enfin, en vertu d'une décision du tribunal et du consentement de l'Etat capteur, le tribunal délivre le navire, après estimation, à un réclamant qui prouve qu'il en est le propriétaire légitime, pourvu que celui-ci dépose auprès du tribunal la valeur d'estimation. Même dépôt est fait du produit de la vente publique.

§73. Le tribunal relâche le navire non suspect capturé, en retenant la cargaison suspecte, dans le cas où le règlement demande seulement la condamnation de la cargaison.

§74. Sont avant tout séparés de la cargaison, les objets qui ne sont saisissables en aucun cas ; ils sont délivrés aux propriétaires légitimes. Si tous les intéressés n'y consentent pas, celui qui reçoit les objets doit déposer auprès du tribunal leur valeur estimée par experts. Sous la même condition et du consentement des parties, le tribunal délivre la cargaison au légitime propriétaire. Les réclamants supportent les frais de garde et d'assurance de la cargaison non délivrée, jusqu'à la décision finale.

§75. Si le tribunal juge nécessaire de décharger la cargaison pour la conserver, des experts nommés et assermentés par lui l'inventorient en présence des parties, et la déposent dans un magasin fermé et scellé du cachet du représentant de l'Etat capteur, des capturés et du tribunal. Les objets que des experts déclarent susceptibles de se détériorer promptement sont vendus publiquement sur décision du tribunal.

§76. Des procès-verbaux sont dressés sur la prise de livraison du navire et de la cargaison, ainsi que du déchargement, emmagasinage, fermeture, scellement et délivrance ; les membres du tribunal et les parties présentes signent ces procès-verbaux.

§77. Parmi les personnes trouvées à bord du navire saisi, les militaires ennemis sont remis immédiatement, comme prisonniers de guerre, à l'autorité militaire du lieu même ou du lieu le plus proche, laquelle les met à la disposition du tribunal pour être entendus à la réquisition de celui-ci. Sont remis à l'autorité militaire ceux qui ont assisté l'ennemi ou qui sont soupçonnés de l'avoir assisté. Les autres personnes trouvées à bord du navire y restent sous surveillance, pour un temps fixé par le tribunal, si et autant que le tribunal d'instruction juge leurs dépositions nécessaires. Si le navire est vendu ou détruit dans le port d'arrivée, ceux qu'on aurait dû retenir à son bord resteront aux arrêts judiciaires jusqu'à décision du tribunal. L'instruction terminée, le capitaine ou patron et le subrécargue ne sont mis en liberté que sous caution de *judicio sisti*.

§78. Le tribunal d'instruction a pour tâche principale d'éclaircir complètement l'état des choses, de rechercher particulièrement de quelle manière ont eu lieu l'arrêt, la visite et éventuellement la recherche, ainsi que la saisie, et si le capteur a agi légalement, et les motifs qui ont provoqué la saisie. Si le capteur n'a pas trouvé de papiers à bord du navire saisi, ou si ceux qui y étaient sont incomplets, le tribunal interroge les personnes qui se trouvaient à bord, et s'informe auprès des propriétaires du navire et de la cargaison, ou, s'ils ne sont pas connus, au moyen d'annonces insérées dans des journaux très répandus, dans lesquelles il fait connaître la saisie avec la description exacte du navire et de la cargaison et invite les intéressés à faire valoir leurs droits dans un délai fixé.

§79. Le tribunal, après avoir constaté provisoirement l'état des choses, invite l'Etat capteur et les réclamants légitimes à assister, dans un délai de quatre à six semaines au plus, aux opérations ultérieures du tribunal et à formuler leurs demandes, soit en personne ou par des mandataires à ce dûment autorisés. L'invitation comprend le résumé succinct de l'état des choses provisoirement constaté. En attendant, le conducteur du navire saisi représente l'Etat capteur, et le capitaine ou patron, ou le subrécargue, ou le consul respectif, représente les capturés. Pour les réclamants non représentés le tribunal désigne des curateurs.

§80. Le tribunal, après avoir pris connaissance des journaux, documents et papiers qui lui sont remis par le conducteur du navire saisi (§ 66), commence immédiatement l'audition des personnes se trouvant à bord. Il est obligé d'entendre le conducteur du navire, ainsi que le capteur, dans le cas où les deux ne se confondent pas en une seule et même personne, le capitaine ou patron, le pilote, et le subrécargue lorsque ce n'est pas le capitaine ou le patron lui-même qui était chargé de la surveillance de la cargaison.

§81. Les représentants des parties ont le droit :

1. D'assister à toute l'instruction de l'affaire ;
2. De formuler par écrit ou verbalement des requêtes relatives à la communication ou à la production de pièces ainsi qu'à la mise en état et au jugement de l'affaire, ou pour faire accélérer le procès dans le cas où le tribunal tarderait à le commencer ou qu'il y aurait des retards dans le cours de l'instruction ;

3. De demander l'audition des personnes que le tribunal n'a pas interrogées et de formuler des questions à poser aux personnes à interroger.

§82. L'instruction de l'affaire ne commence que lorsque l'Etat capteur et les réclamants sont représentés. Le tribunal fait connaître complètement à ces représentants toutes les formalités remplies jusqu'à ce jour et communique aux intéressés, pour qu'ils en prennent connaissance, les inventaires et autres pièces.

§83. L'enquête finie, le tribunal, en la faisant connaître, demande aux parties si elles désirent la compléter, et quelles requêtes elles ont encore à présenter. Après avoir donné suite aux requêtes des parties et examiné si les actes de l'enquête sont complets, le tribunal les soumet à l'inspection des intéressés, puis invite le délégué de l'Etat capteur à formuler, dans une quinzaine au plus, un réquisitoire final qui est communiqué aux réclamants pour y répondre dans le même délai. Le tribunal, après avoir reçu les deux déclarations, ou après l'expiration des délais fixés pour leur rentrée, dans le cas où l'une ou l'autre ne lui serait pas parvenue, propose aux parties un arrangement amiable, et ne transmet que si un tel arrangement ne réussit pas, dans la quinzaine, les actes complets ainsi que tous les documents qui lui ont été remis dès le début, au tribunal des prises, en donnant avis de cette transmission à l'Etat capteur et aux réclamants.

§84. Procès-verbal est dressé de toutes les formalités qui ont eu lieu dans l'instruction. Les personnes interrogées signent leurs déclarations.

\*

(13-15 septembre 1882  
et 6-7 septembre 1883)