

## RÉPLIQUE

PRÉSENTÉE AU NOM DES GOUVERNEMENTS DE SA MAJESTÉ  
BRITANNIQUE, DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, DE SA MAJESTÉ  
LE ROI D'ITALIE ET DE SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON  
EN RÉPONSE AU CONTRE-MÉMOIRE ET CONCERNANT LE DIF-  
FÉREND ENTRE CES GOUVERNEMENTS D'UNE PART ET LE  
GOUVERNEMENT DE L'EMPIRE ALLEMAND D'AUTRE PART AU  
SUJET DE L'EMPÊCHEMENT MIS AU PASSAGE DU VAPEUR  
« WIMBLEDON » DANS LE CANAL DE KIEL.

L'objet de cette Réplique est d'examiner les observations  
et l'argumentation présentées dans le *Contre-Mémoire* déposé  
au nom du Gouvernement allemand, d'y répondre et de four-  
nir les éclaircissements complémentaires qui paraissent néces-  
saires. L'examen du *Contre-Mémoire* sera fait en suivant,  
autant que possible, l'ordre adopté par celui-ci. Afin de rétablir  
les vues d'ensemble après cette étude fragmentaire, cet examen  
sera complété par un résumé de l'argumentation fait sur la  
base de l'état actuel de la controverse.

## EXPOSÉ DES FAITS.

Le Contre-Mémoire présenté au nom du Gouvernement allemand relève dans l'exposé des faits que contient le Mémoire deux points sur lesquels il présente quelques observations.

Le premier concerne la mention du fait que le Gouvernement allemand n'a pas répondu à la note de la Conférence des Ambassadeurs du 9 octobre 1920 concernant l'affaire du *Dorrit* <sup>1)</sup> ni à celle du 27 mai 1921 relative au *Wimbledon* <sup>2)</sup>. Le Contre-Mémoire estime que « selon les usages diplomatiques, ce silence n'e pouvait être considéré comme une acceptation du point de vue adverse ».

Il est sans utilité pour la solution du différend porté devant la Cour de discuter cette appréciation. Du moins peut-on observer que ce silence permettait aux Puissances alliées de penser que le Gouvernement allemand n'avait aucun argument à leur opposer et c'est en conséquence de cette présomption que la réclamation d'indemnité relative au *Wimbledon* a été présentée.

Le second point, sans toucher au fond de l'affaire, concerne la voie par laquelle les parties sont arrivées à soumettre ce différend à la Cour permanente de Justice internationale. Le Contre-Mémoire estime que l'exposé des faits contenus dans le Mémoire pourrait ici donner lieu à des malentendus. Le complément qu'il y apporte est susceptible aussi d'en faire naître. Aussi est-il bon de relever ici les faits essentiels en en signalant la portée.

La suggestion de faire les démarches nécessaires auprès des Gouvernements intéressés en vue de saisir, conformément à l'article 386 du Traité de Paix de Versailles, la juridiction instituée par la Société des Nations, fut présentée à propos de

---

1) *Mémoire*, Annexes, n° 9.

2) *Mémoire*, Annexes, n° 12.

l'affaire du *Dorrit* par le Président de la Délégation allemande, le 16 septembre 1920.<sup>1)</sup> Elle fut reprise, à propos du *Wimbledon*, dans la note de la Délégation allemande du 20 avril 1921<sup>2)</sup>.

Or à la première date (16 septembre 1920) l'élaboration du Statut de la Cour n'avait pas dépassé la phase des travaux préparatoires : ce Statut n'a été approuvé par l'Assemblée de la Société des Nations que le 13 décembre 1920 et encore a-t-il fallu le soumettre aux Membres de la Société des Nations pour adoption sous forme de protocole dûment ratifié. A la seconde date (20 avril 1921), la Cour n'était pas encore effectivement organisée : les juges qui la composent n'ont été élus qu'en septembre 1921 et sa séance solennelle d'ouverture n'a été tenue que le 15 février suivant.

Ainsi, la suggestion ci-dessus relevée ne correspondait, au moment où elle a été présentée, à rien qui fût immédiatement réalisable. Ce n'était qu'une proposition dilatoire tendant à laisser se renouveler les interdictions de passage comme celles opposées au *Dorrit* et au *Wimbledon*. Aucune proposition n'était faite d'un *modus vivendi* qu'on devrait observer dans l'intervalle. En outre les termes de l'article 380 sont parfaitement clairs : il ne s'agissait donc pas d'une interprétation visée par l'article 386 mais de l'exécution d'un texte dont les termes donnaient eux-mêmes la solution. On comprend, dans ces conditions, que les Gouvernements alliés aient insisté pour obtenir cette exécution.

Saisi, le 31 octobre 1921, d'une demande d'indemnité au sujet du *Wimbledon*<sup>3)</sup>, demande rappelée le 7 janvier<sup>4)</sup>, le Gouvernement allemand n'a répondu que le 28 janvier 1922<sup>5)</sup>. Il renouvela alors sa proposition de porter l'affaire devant la juridiction prévue par l'article 386 du Traité de Versailles. A ce moment, cette proposition correspondait à des possibilités de réalisation immédiate ou prochaine : d'autre part, un retard dans la solution des difficultés pendantes ne présentait plus les mêmes inconvénients qu'au moment de l'arrêt du *Dorrit* et du *Wimbledon*.

1) *Mémoire*, Annexes, n° 8.

2) *Mémoire*, Annexes, n° 13.

3) *Mémoire*, Annexes, n° 11.

4) *Mémoire*, Annexes, n° 14.

5) *Mémoire*, Annexes, n° 15.

Pendant des semaines et des mois aucune suite pratique ne fut donnée à ladite proposition. Le Gouvernement allemand s'abstint de présenter requête en vue de saisir la Cour permanente de Justice Internationale. Cependant, à ce moment, celle-ci était effectivement constituée et elle fixait son règlement de procédure. Le Contre-Mémoire tient cette abstention comme étant « dans la nature des choses, puisque c'étaient les Gouvernements alliés qui, en l'espèce, étaient les demandeurs ». Il n'y a pas lieu de rechercher si cette interprétation de l'article 386 touchant la qualité requise pour former le recours qu'il prévoit est fondée. Mais il faut observer que rien dans les notes allemandes du 16 septembre 1920, du 20 avril 1921 et du 28 janvier 1922 n'indiquait qu'aux yeux du Gouvernement allemand, la juridiction compétente dût être saisie par les Gouvernements alliés. Ceux-ci étaient donc fondés à attendre que le Gouvernement allemand entrât effectivement dans la voie de la procédure judiciaire qu'il estimait seule convenable en l'espèce en vue de faire valoir les objections qu'il prétendait opposer à l'application du texte du Traité.

L'abstention du Gouvernement allemand s'étant prolongée pendant plusieurs mois, les Gouvernements alliés ont pris la détermination de présenter requête à la Cour conformément à l'article 40 du Statut et le Président de la Conférence des Ambassadeurs en a avisé l'Ambassadeur d'Allemagne à Paris le 16 novembre 1922 <sup>1)</sup>.

---

#### PROCÉDURE.

Conformément à l'article 40 du Statut de la Cour et à l'article 35 de son Règlement, l'instance a été introduite par voie de requête présentée le 16 janvier 1923 au nom du Gouvernement de Sa Majesté britannique, de la République française, de Sa Majesté le Roi d'Italie et de Sa Majesté l'Empereur du Japon, Principales Puissances alliées aux termes du Traité de Paix de Versailles du 28 juin 1919, agissant conjointement.

---

1) *Mémoire*, Annexes, n° 16.

Le Contre-Mémoire dit à ce propos <sup>1)</sup> :

« Le Gouvernement allemand croit devoir laisser à l'appréciation de la Cour la question de savoir si les Gouvernements des Puissances alliées qui, conjointement avec le Gouvernement français, ont introduit la présente requête, y étaient autorisés. Néanmoins, il désire faire remarquer que cette autorisation ne saurait être fondée sur le fait que l'échange de notes a eu lieu avec la Conférence des Ambassadeurs. La Conférence des Ambassadeurs n'est pas un organe prévu au Traité de Versailles et revêtu de propres compétences. Si, dans ce cas comme dans d'autres, le Gouvernement allemand est entré en échange de vues avec la Conférence des Ambassadeurs, il ne l'a fait que dans l'intérêt d'un règlement objectif du différend et afin de ne soulever aucune difficulté de forme. »

La première phrase de ce passage fait allusion à « la question de savoir si les Gouvernements des Puissances alliées qui, conjointement avec le Gouvernement français, ont introduit la présente requête, y étaient autorisés » et elle indique que cette question est laissée « à l'appréciation de la Cour ». Le sens et la portée de cette question ne sont pas autrement spécifiés. Il est à remarquer que les quatre Puissances de qui émane la requête sont intéressées au respect du principe de libre passage dans le canal de Kiel et à l'exacte exécution des clauses du Traité de Versailles. Chacune d'elles est donc, aux termes de l'article 386 de ce Traité, de l'article 40 du Statut de la Cour et de l'article 35 de son Règlement, qualifiée pour saisir la Cour. Ces quatre Puissances ont présenté requête ; elles agissent conjointement et elles ont présenté un Mémoire commun. Elles ont qualité pour agir et leur procédure est régulière. Rien n'indique d'ailleurs, qu'une exception d'irrecevabilité soit opposée à la requête dont la Cour est saisie : les conclusions énoncées à la fin du Contre Mémoire <sup>2)</sup> visent le fond et non la recevabilité. Une exception d'irrecevabilité ne saurait être examinée par la Cour que si, présentée dans le Contre-Mémoire, les parties demanderesses avaient eu la possibilité d'en discuter l'objet et les moyens dans la Réplique.

1) *Contre-Mémoire*, p. 42.

2) *Contre-Mémoire*, p. 53.

## EXPOSÉ DE DROIT.

Dans leur Mémoire les Gouvernements des Puissances alliées soutiennent qu'en présence de l'article 380 du Traité de Versailles stipulant le libre passage dans le canal de Kiel, l'Allemagne est obligée de laisser transiter par le canal les navires de toutes les nations en paix avec elle, même s'il s'agit de navires transportant du matériel militaire destiné à un État belligérant. La seule exception prévue concerne le cas où l'Allemagne serait en guerre avec la Puissance dont le navire porte le pavillon. Les Gouvernements des Puissances alliées soutiennent, en outre, que le Gouvernement allemand était d'autant moins fondé à interdire le passage au *Wimbledon* qu'au moment où cette interdiction a été opposée, la neutralité dont ce Gouvernement prétendait se prévaloir, avait pris fin.

Dans son Contre-Mémoire, le Gouvernement allemand soutient au contraire que les autorités allemandes étaient en droit de refuser, le 21 mars 1921, au vapeur *Wimbledon*, le passage dans le canal de Kiel.

A l'appui de sa thèse, le Contre-Mémoire présente un certain nombre de considérations réparties en 6 paragraphes et qui sont des arguments directs, soit des objections adressées au Mémoire.

## I

## INTERPRÉTATION RESTRICTIVE DE L'ARTICLE 380.

Le premier argument présenté par le Contre-Mémoire <sup>1)</sup> consiste à dire que, si l'on fait abstraction du Traité de Versailles, rien, selon le droit des gens, ne fait obstacle à une fermeture du canal édictée par l'Allemagne. Par suite, la disposition de l'article 380 du Traité qui impose à l'Allemagne l'obligation de mettre le canal de Kiel à la disposition de la navigation étrangère est une mesure d'exception. A ce titre, « l'interprétation de cette disposition ne doit pas être une interprétation extensive, mais restrictive. »

1) *Contre-Mémoire*, pp. 42 à 44.

Il est à remarquer, tout d'abord, que les Gouvernements alliés ne proposent aucune interprétation extensive de l'article 380. Il prennent cet article dans son texte et dans son esprit ; ils s'attachent à son sens clairement exprimé sans rien y ajouter par voie d'interprétation.

L'article 380 dispose que :

« Le canal de Kiel et ses accès seront toujours libres et ouverts sur un pied de parfaite égalité aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations en paix avec l'Allemagne. »

Le *Wimbledon* était un navire de commerce, d'une nation en paix avec l'Allemagne : le canal de Kiel devait lui être ouvert ; il devait lui être ouvert « toujours » c'est-à-dire même en temps de neutralité. A l'égard des navires des nations en paix avec l'Allemagne, l'article 380 n'énonce aucune restriction : ses termes « libres et ouverts sur un pied de parfaite égalité » sont aussi larges que possible ; il exclut expressément toute restriction dans le temps en disant que le canal et ses accès seront « toujours » libres et ainsi il exclut la distinction entre le temps de paix, le temps de guerre et le temps de neutralité ; il n'énonce aucune différence de traitement selon la nature du chargement ou la destination des bâtiments.

Les seules entraves à la circulation qui soient possibles sont énoncées dans l'article 381, alinéa 2 : ce sont *celles résultant des dispositions relatives à la police, aux douanes, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration, ou à l'immigration, ainsi que celles concernant l'importation ou l'exportation des marchandises prohibées*. Encore ne s'agit-il ici que d'entraves : le texte ne parle pas l'interdiction. Or ce n'est pour aucun des motifs ici énoncés que le *Wimbledon* s'est vu refuser le passage. L'article 381 ne prévoit aucune entrave motivée par la situation de neutralité. Toute entrave non prévue dans le texte est interdite par la lettre même de l'article 381 rédigé de façon à donner à l'énumération des entraves permises un caractère limitatif : « *Il ne sera apporté à la circulation des personnes et des navires et bateaux d'autres entraves que . . .* ».

Ainsi le texte de principe (article 380) formulant la règle du libre accès est clair. Il n'excepte que les navires des Puis-

sances en guerre avec l'Allemagne. Le texte énonçant les entraves à l'application de ce principe (article 381, alinéa 2) contient une énumération limitative et qui ne s'étend pas au cas du *Wimbledon*. Rien dans ces dispositions n'autorisait donc le Gouvernement allemand à interdire au *Wimbledon* le transit dans le canal.

En décider ainsi, c'est appliquer la lettre même du texte, ce n'est pas lui donner une interprétation et encore moins une interprétation extensive. Soutenir le contraire ce n'est pas seulement donner de ces textes une interprétation restrictive, c'est en contredire la claire portée, c'est introduire une exception qu'ils n'ont pas admise.

Quand les formules sont claires, il ne peut être parlé ni d'interprétation extensive, ni d'interprétation restrictive ; il n'y a qu'à les appliquer sans en rien retrancher, ni rien y ajouter. On retrancherait quelque chose à l'article 388 si le libre accès était refusé à un navire de commerce d'une Puissance en paix avec l'Allemagne parce qu'il transporte des munitions à une Puissance belligérante ; on ajouterait quelque chose à l'article 380, alinéa 2, si l'on admettait, à raison de la neutralité de l'Allemagne, soit des entraves au transit dans le canal soit une mesure d'interdiction.

En parlant ici d'interprétation extensive et d'interprétation restrictive comme si l'on n'avait le choix qu'entre l'une et l'autre, le Contre-Mémoire oublie cette règle de bon sens que formule Vattel <sup>1)</sup> :

« La première maxime générale sur l'interprétation est qu'il n'est pas permis d'interpréter ce qui n'a pas besoin d'interprétation. Quand un acte est conçu en termes clairs et précis, quand le sens en est manifeste et ne conduit à rien d'absurde, on n'a aucune raison de se refuser au sens que cet acte présente naturellement. Aller chercher ailleurs des conjectures pour le restreindre ou pour l'étendre, c'est vouloir l'éluder. Admettez une fois cette dangereuse méthode, il n'est aucun acte qu'elle ne rende inutile. Que la lumière brille dans toutes les dispositions de votre acte, qu'il soit conçu dans les termes les plus précis et les plus clairs, tout cela vous sera inutile,

1) VATTEL, *Le Droit des Gens*, I, II, chap. XVII, § 263.

s'il est permis de chercher des raisons étrangères pour soutenir qu'on ne peut le prendre dans le sens qu'il présente naturellement. »

Dans le cas présent il suffit de s'appuyer sur les termes du traité puisque, suivant l'observation de Geffcken <sup>1)</sup>, le traité étant l'expression de l'intention des États contractants, « les termes qui y sont employés décident, tant qu'ils donnent un sens raisonnable » <sup>2)</sup>.

Or, comme il a été expliqué, l'article 380 est clair lorsqu'il décide que le « canal de Kiel et ses accès seront toujours libres et ouverts . . . aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations en paix avec l'Allemagne » ; il dit ainsi que le canal sera ouvert en tout temps, ce qui comprend le temps de paix, le temps de guerre et le temps de neutralité. Exclure de son application le temps de neutralité, ce n'est pas interpréter le texte, c'est le contredire.

D'autre part, maintenir la règle de libre transit en temps de neutralité, l'appliquer aux navires portant des munitions à destination d'un belligérant, ce n'est pas cesser de donner à l'article 380 un sens raisonnable ni lui attribuer une portée exorbitante du droit international conventionnel : on sait que la liberté ainsi entendue est celle pratiquée dans le canal

1) Note sur Heffter, *Le droit international de l'Europe*, 4e édit. fr., § 95, p. 214.

2) De même, le 4 décembre 1888, M. Morse (Commission mixte États-Unis d'Amérique-Haïti) rendant la sentence dans l'affaire Van Bokkelen, pose les règles d'interprétation suivantes en les appuyant sur ce qu'ont écrit Story et Kent au sujet de l'interprétation de la Constitution américaine :

« The instrument furnishes essentially the means of its own interpretation.

« The first and fundamental rule in the interpretation of all instruments is to construe them according to the sense of the terms and the intention of the parties. The intention of a law is to be gathered from the words, the context, the subject-matter, the effects and consequence, or the reason and spirit of the law.

« And the only case in which a literal meaning is not to be adopted is limited to the exception when such construction would involve a manifest absurdity.

« When the words are plain and clear, and the sense distinct and perfect arising on them, there is generally no necessity to have recourse to other means of interpretation » Moore. *International Arbitrations*. 1848—1849.

de Suez et dans le canal de Panama. C'est reconnaître à la liberté du canal de Kiel la portée qui, selon les deux précédents qui viennent d'être rappelés, convient à des canaux maritimes analogues.

Le sens naturel des termes employés est donc de ne faire aucune exception à l'encontre du transit de munitions de guerre destinées à un belligérant et voyageant sous pavillon d'une Puissance en paix avec l'Allemagne. Ce n'est pas là une interprétation extensive mais l'application directe des stipulations existantes.

Cela étant, il paraît superflu de se demander si le motif donné par le Contre-Mémoire en faveur d'une interprétation restrictive n'est pas susceptible de se heurter à des objections <sup>1)</sup>, si le libre passage stipulé au profit des navires de guerre

---

1) Par exemple aux arguments invoqués par M. Duffield, arbitre de la Commission mixte germano-vénézuélienne de 1903, statuant sur les affaires Kummerow et autres, pour écarter une interprétation restrictive et se prononcer en faveur d'une interprétation libérale (DESCAMPS ET RENAULT, *Recueil international des Traités du X<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècle*, 1903, p. 786 et s. — RALSTON, *Venezuelan Arbitrations of 1903* p. 557 et s.) :

« En définitive, c'est une règle d'interprétation des traités soutenue par les hautes autorités que si, dans un traité, une clause est susceptible de deux interprétations, l'une large, l'autre restrictive, les tribunaux devront interpréter cette clause dans son sens le plus large en faveur des droits privés. Dans l'affaire de Shanks contre Dupont (3 Peters, 242, 250), la Cour suprême des États-Unis, interprétant le Traité des États-Unis avec la Grande-Bretagne de 1794, a confirmé cette règle. M. le juge Story a rendu le jugement de cette Cour. Dans son jugement, il dit :

« Si un traité admet deux interprétations, l'une limitée, l'autre libérale, l'une qui favorise et l'autre qui exclut les droits privés, pourquoi l'interprétation la plus libérale ne serait-elle pas adoptée ? . . . Les sujets britanniques qui sont devenus étrangers par suite des événements de la guerre, bénéficiant de cette stipulation, il n'y a aucune raison pour que toutes les personnes qui invoquent le caractère de sujets britanniques n'en bénéficient pas, bien que nous eussions pu aussi les traiter comme citoyens américains . . . »

Cette règle a été confirmée par la même Cour par l'organe de M. le juge Swayne, dans les termes suivants :

« Lorsqu'un traité admet deux interprétations, l'une restrictive quant aux droits qui peuvent être réclamés en vertu dudit traité, et une autre libérale, c'est cette dernière qui doit être préférée ». (Hauenstein contre Lynham, 100 U. S., 483).

Le principe a été reconnu par la Commission instituée en vertu de la Convention entre les États Unis et le Vénézuéla dans l'affaire

ne doit pas faire admettre le libre passage des navires de commerce chargés de munitions, si la solution acceptée pour les canaux de Suez et de Panama ne fournit pas un guide sûr pour l'interprétation du statut du canal de Kiel, si l'orientation moderne du droit international ne doit pas faire préférer ici une interprétation dans le sens de la liberté.

Sans insister sur l'examen de ces points qui fournirait cependant à la thèse des Gouvernements alliés un puissant appui, il y a lieu d'observer que le Contre-Mémoire paraît se faire du recours à l'interprétation restrictive une tout autre idée que celle que s'en sont faite les auteurs qui ont étudié ce procédé. Selon Phillimore <sup>1)</sup> l'interprétation restrictive a pour but d'arriver à suivre l'exacte intention des parties au traité malgré les termes employés. Le Contre-Mémoire propose au contraire un usage de l'interprétation restrictive qui tend non pas à dégager une intention réelle voilée par des termes défectueux mais à contredire la portée d'expressions très claires. Phillimore n'envisage ce procédé d'interprétation que dans le cas où une interprétation littérale aurait des conséquences absurdes, dans celui où ont cessé les circonstances en vue desquelles le contrat avait été conclu, dans celui enfin où l'engagement pris n'a plus d'objet. Le Contre-Mémoire va beaucoup plus loin, faisant appel à l'interprétation restrictive parce que le traité pose une règle dérogeant au droit commun ; il applique cela à un traité édictant pour l'avenir une règle de droit, la règle de libre navigation dans le canal de Kiel ; il prétend ainsi faire de ce procédé la méthode commune d'interprétation pour tout traité de cet ordre dans la mesure où celui-ci innove.

---

Aspinwall contre les États-Unis du Vénézuéla. Le Commissaire (Little), parlant au nom de la Commission, dit (Moore, *Arbitrations*, 3624) que cette doctrine est « entièrement adoptée par la jurisprudence des États-Unis et qu'elle est considérée comme fondée au point de vue international... » Et cette doctrine trouverait un nouvel appui, si besoin était, dans le paragraphe de Grotius : « En matière de choses qui ne sont pas odieuses, on doit donner aux termes toute l'étendue dont ils sont susceptibles selon l'usage commun ; et si un terme a plusieurs significations, préférer la plus générale. (*De jure belli ac pacis*, I, 2, chap. 16, § XII) ».

1) PHILLIMORE, *Commentaries upon International Law*, 2e édit., t. II, § LXXXVII, p. 108.

Si cette vue était admise, la méthode d'interprétation des traités serait la plus sèche et la plus étroite qui se pût concevoir. Pour toutes les matières dans lesquelles le droit conventionnel aurait pénétré, la jurisprudence ne serait admise qu'à rétenir dans d'étroites limites les progrès de celui-ci, sans pouvoir apporter sa contribution au développement juridique. Rien n'est plus contraire à ce que l'exemple du rôle créateur qui a été celui des jurisprudences nationales permet d'attendre dans l'ordre international ; et rien ne méconnaît davantage l'esprit dans lequel on a poursuivi puis réalisé l'institution d'une juridiction internationale vraiment permanente.

Il convient de rappeler ici que déjà, dans une précédente affaire, certaines considérations ont été présentées à la Cour en faveur de l'interprétation restrictive des clause d'un traité, ce qui lui a fourni l'occasion de fixer sur ce point sa doctrine. Il s'agissait de déterminer si la compétence de l'Organisation internationale du Travail s'étend à la réglementation internationale des conditions du travail des personnes employées dans l'agriculture. L'argumentation en faveur d'une interprétation restrictive se présentait alors avec une force particulière, l'établissement de cette Organisation comportant une renonciation à certains droits qui dérivent de la souveraineté nationale. Et cependant la Cour l'a écartée et elle a dit :

« Dans la discussion devant la Cour, on a soutenu avec beaucoup de force que l'établissement de l'Organisation internationale du Travail comporte une renonciation à certains droits qui dérivent de la souveraineté nationale, et que, pour cette raison, le compétence de l'Organisation ne doit pas être étendue par voie d'interprétation. Cette thèse ne manque peut-être pas de valeur ; mais toujours est-il que dans chaque cas spécial, la question se réduit forcément à celle de savoir quel est le sens exact des termes mêmes du traité ; et c'est à ce point de vue que la Cour se propose d'aborder la question qui lui a été soumise <sup>1)</sup>. »

En face de stipulations statuant en termes clairs et très larges, de stipulations qui ne créent aucune institution nouvelle en droit international conventionnel, qui se bornent à

1) *Publications de la Cour Permanente de Justice Internationale, Série B. nos 2 et 3, Recueil des avis consultatifs, p. 22.*

consacrer pour le canal de Kiel un régime de liberté inspiré de celui des autres canaux maritimes, les raisons ne sont que plus fortes de considérer le sens exact des termes employés sans s'astreindre *a priori* à une interprétation restrictive.

Enfin, que faut-il entendre au juste par cette interprétation restrictive de l'article 380 ? Le Contre-Mémoire ne l'énonce pas clairement.

Faut-il comprendre que les décisions prises par l'Allemagne, étant établies en vertu de sa souveraineté, sont susceptibles de faire échec à la liberté de passage établie par l'article 380 ? Mais ce serait revenir au système antérieur au Traité de Versailles, enlever à la disposition de l'article 380 son caractère de règle conventionnelle, autoriser l'Allemagne à s'en départir par des décisions unilatérales. Cela est manifestement inadmissible. « Where a treaty is made between two independent Powers, its stipulations cannot be deferred, modified, or impaired by the action of one party without the assent of the other » disait le commissaire Upham en rendant une sentence de la Commission anglo-américaine au sujet de l'application du traité du 3 juillet 1815 <sup>1)</sup>. De même le protocole de la conférence de Londres du 17 janvier 1871 proclame ce « principe du droit des gens qu'aucune Puissance ne peut se libérer des engagements d'un traité, ni en modifier les stipulations, qu'à la suite de l'assentiment des parties contractantes, au moyen d'une entente amicale ».

Faut-il entendre cette interprétation restrictive comme jouant seulement dans le cas particulier du *Wimbledon*, l'obstacle à la liberté de passage se trouvant dans la neutralité de l'Allemagne ? S'il en est ainsi, la liberté de passage n'est plus limitée par la souveraineté de l'Allemagne mais par le statut de la neutralité. C'est alors une idée nouvelle et qui sera envisagée ultérieurement. Le premier argument tiré du rappel de la situation antérieure au Traité de Versailles et de la prétention d'interpréter restrictivement les textes n'a donc rien donné : il ne peut autoriser à restreindre la portée de la liberté de passage clairement stipulée dans l'article 380 ; il ne peut justifier la mesure prise à l'encontre du *Wimbledon*.

---

1) MOORE. *International arbitrations*, 4179.

## II

## LES ORIGINES DES CLAUSES DU TRAITÉ.

Selon le second argument présenté par le Contre-Mémoire <sup>1)</sup> les origines des clauses du Traité de Versailles concernant le canal de Kiel montreraient clairement que ce Traité n'a pas l'intention de restreindre la souveraineté allemande sur le canal.

A cet égard il est utile de compléter l'exposé présenté dans le Contre-Mémoire par les précisions suivantes :

Dans les conditions de paix remises le 7 mai 1919 à la Délégation allemande, les articles concernant le canal de Kiel étaient identiques à ceux qui ont été définitivement consacrés dans le Traité, sauf en un seul point. Le premier alinéa de l'article 386 était rédigé dans les termes suivants :

« Au cas de violation d'une des dispositions des articles 380 à 386, ou en cas de désaccord sur l'interprétation de ces articles, toute Puissance intéressée pourra faire appel à la juridiction instituée dans ce but par la Société des Nations, et pourra demander la constitution d'une Commission internationale. »

Dans la rédaction définitive les mots « *et pourra demander la constitution d'une Commission internationale* » ont été supprimés. Aucun autre changement n'a été apporté au texte présenté le 7 mai.

Dans ses Observations sur les conditions de paix la Délégation allemande s'est bornée, en ce qui touche le canal de Kiel, aux phrases suivantes :

« En ce qui concerne les dispositions relatives au canal de Kiel, l'Allemagne accepte parfaitement que le canal de Kiel continue à rester ouvert au trafic de toutes les Nations. Elle est prête, sous condition de réprocité, à conclure à ce sujet des arrangements précis.

« La disposition de l'article 386, qui subordonne

---

1) *Contre-Mémoire*, p. 44.

pratiquement le canal de Kiel à une Commission internationale qui doit être désignée par la Société des Nations. ne serait acceptable que si elle était étendue dans les mêmes conditions à toutes les autres voies de communication maritimes.»

La réponse des Puissances alliées et associées aux remarques de la Délégation allemande ne vise expressément le canal de Kiel que dans les phrases suivantes :

« Le canal de Kiel, construit exclusivement pour des fins militaires et laissé à l'administration de l'Allemagne, doit être désormais ouvert à la navigation internationale afin de donner, au bénéfice de tous, un accès plus facile à la Baltique.

« Les Puissances alliées et associées . . . ont recherché, après un nouvel examen scrupuleux du détail des stipulations, quelles modifications pourraient y être équitablement introduites, sans porter aucune atteinte aux principes ci-dessus exposés, et en conséquence les amendements suivants ont été introduits :

.....  
 « Sont supprimées les dispositions relatives à la faculté de demander une Commission internationale pour le canal de Kiel . . . »

C'est à la suite de cet échange d'observations que l'article 386 a été modifié comme il a été dit ci-dessus pour supprimer toute mention d'une Commission internationale éventuelle.

Cela étant, il est parfaitement inexact d'alléguer, comme le fait le Contre-Mémoire, que « les auteurs du Traité de Versailles avaient d'abord prévu des dispositions qui différaient essentiellement des articles en vigueur ». En réalité, le régime juridique du canal, à savoir la liberté de passage avec les modalités et précisions qu'elle comporte, n'a subi entre la présentation du 7 mai 1919 et la rédaction définitive aucune modification. Seul le mécanisme d'exécution a été rectifié et cela non point dans une disposition d'application constante mais par la suppression d'une clause d'application éventuelle, celle ouvrant la faculté, en cas de violation des règles posées, de demander la constitution d'une Commission internationale.

Quoi qu'il en soit, le Contre-Mémoire estime que le Traité de Versailles n'a pas eu l'intention de restreindre la souveraineté allemande sur le canal.

Pour ce qui concerne la solution de l'affaire pendante devant la Cour, il ne paraît pas utile de rechercher si cette proposition est fondée. Sous cette réserve, on peut raisonner sur la base de cette proposition. En partant de l'idée que l'Allemagne est investie de la souveraineté sur le canal, il conviendra de préciser quelle portée et quels effets peut avoir cette souveraineté. Il est d'autant plus nécessaire de le faire que le Contre-Mémoire met en avant cette thèse de la souveraineté de l'Allemagne sur le canal sans indiquer quelles conséquences il en veut tirer pour la solution du présent litige. Aussi la Réplique ne peut-elle ici envisager et discuter que des hypothèses.

Peut-être le Contre-Mémoire entend-il déduire de la souveraineté de l'Allemagne sur le canal que la règle de libre passage inscrite dans l'article 380 doit recevoir une interprétation restrictive ? S'il en est ainsi on retombe par là dans le premier argument présenté par le Contre-Mémoire et dont la réfutation a déjà été faite <sup>1)</sup>.

Le Contre-Mémoire veut-il prétendre que la souveraineté de l'Allemagne limite la portée de la règle de libre passage qui a été stipulée, que l'Allemagne ayant, en vertu de cette souveraineté, le pouvoir de réglementer l'accès au canal aurait par là le pouvoir de fixer dans quelle mesure ce libre passage sera concédé ou refusé ? Le Contre-Mémoire n'énonce nulle part cette déduction. En conséquence celle-ci n'est examinée qu'à titre d'hypothèse et parce que cette Réplique est pour les Gouvernements des Puissances alliées la dernière pièce de procédure écrite.

Semblable déduction serait manifestement inadmissible. Dire que l'Allemagne conserve la souveraineté sur le canal de Kiel, c'est trancher une question de compétence internationale ; c'est dire que dans le canal l'Allemagne a compétence pour édicter des règlements et prendre des mesures administratives. Mais cela n'affecte pas la question de savoir si des

---

1) Voir cette *Réplique*, p. 66 et suiv.

règles et quelles règles s'imposent à l'Allemagne pour l'exercice de cette compétence. Un Etat, en vertu de sa souveraineté territoriale, édicte des lois que les étrangers se trouvant sur son territoire doivent respecter, il prend vis-à-vis d'eux des mesures administratives, il accomplit des actes d'autorité, il leur rend la justice ; mais en faisant tous ces actes qui sont des manifestations de sa souveraineté territoriale, il est tenu de respecter les règles posées dans les traités qu'il a conclus. De même l'Allemagne, en édictant des règlements ou en prenant des mesures administratives à l'égard du canal de Kiel, doit se conformer aux prescriptions inscrites dans les articles 380 et suivants du Traité de Versailles et respecter le principe du libre passage dans toute la mesure où celui-ci est consacré. Sa souveraineté ne lui permet pas de limiter la portée des dispositions du Traité de Versailles ou d'y déroger : la souveraineté de l'Etat n'est pas un principe qui autorise l'Etat à manquer à ses obligations consacrées par traité.

Mettre en opposition la souveraineté de l'Allemagne et ses obligations conventionnelles pour faire prévaloir la première sur celles-ci, ce serait méconnaître la valeur obligatoire des traités, autoriser une restriction quelconque pour un motif quelconque, selon le gré de l'Allemagne, à la règle de libre passage, revenir au système antérieur où l'ouverture du canal dépendait uniquement d'une libre décision de l'Allemagne, rendre sans portée les articles 380 et suivants dont le but a été de substituer à ce régime ancien celui d'une réglementation conventionnelle.

Mais peut-être en parlant de la souveraineté de l'Allemagne sur le canal le Contre-Mémoire veut-il simplement introduire l'idée qu'il appartient à l'Allemagne de faire respecter la neutralité dans cet espace : si telle est sa pensée, la mise en échec de la règle du libre passage résultera des conséquences de la neutralité et c'est une considération qui sera ultérieurement envisagée.

### III

Après ces deux arguments consistant, l'un à faire appel à la situation du canal de Kiel selon les principes généraux du

droit des gens non conventionnel pour en déduire que l'article 380 constitue une mesure d'exception qui doit comporter une interprétation restrictive, l'autre à tirer de l'élaboration des clauses envisagées cette conclusion que le Traité n'a pas voulu restreindre la souveraineté de l'Allemagne sur le canal sans que les conséquences à en tirer soient énoncées, le Contre-Mémoire passe à une argumentation qui paraît souvent plus soucieuse d'adresser des objections que de construire sa propre thèse.

#### LE SENS DE L'ARTICLE 380.

Le Contre-Mémoire <sup>1)</sup> fait grief au Mémoire de vouloir « interpréter l'article 380 de sorte que le droit de passage y prévu ne souffre *aucune restriction* ». Il objecte que la teneur des dispositions relatives au canal s'oppose à cette interprétation et il cite à l'appui de cette objection l'alinéa 2 de l'article 381.

La terminologie de cet alinéa du Contre-Mémoire appelle quelques observations.

Tout d'abord les mots « aucune restriction » que le Contre-Mémoire met entre guillemets dans la phrase ci-dessus citée — ce qui donne à penser qu'ils sont textuellement reproduits — ne se trouvent pas sous cette forme dans le Mémoire. Celui-ci dit seulement <sup>2)</sup> que « pour les navires des nations en paix avec l'Allemagne, le canal et ses accès seront « libres et ouverts » termes aussi larges que possible et que ne suit aucune restriction ». D'autre part, le Mémoire <sup>3)</sup> ne manque pas d'attirer l'attention sur les entraves qui, en vertu de l'article 381, alinéa 2, peuvent être apportées au libre passage.

En second lieu, le Contre-Mémoire en parlant de ce qu'il appelle les « restrictions » au droit de passage consacrées par l'article 381, 2<sup>e</sup> alinéa, emploie une terminologie qui n'est pas tout à fait celle de l'article, puisque celui-ci parle d'« entraves » à la circulation des personnes et navires ; de plus le Contre-Mémoire paraît considérer ces « restrictions » comme

1) *Contre Mémoire*, p. 45.

2) *Mémoire*, p. 8.

3) *Mémoire*, p. 9.

pouvant être des interdictions de passage. Or, sans insister sur ce point qui, pour la solution du cas soumis à la Cour, n'a pas une importance décisive <sup>1)</sup>, il faut remarquer que cette assimilation des « entraves » aux « restrictions » et des restrictions à l'interdiction est tout à fait contestable. En parlant d'entraves (dans le texte anglais : *impediment*) résultant de dispositions relatives à la police, aux douanes, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou à l'immigration, à l'importation ou à l'exportation des marchandises prohibées et qui doivent être établies par des dispositions raisonnables et sans entraver inutilement le trafic, l'article 381 paraît bien viser l'établissement, sur les points indiqués, d'une réglementation appropriée à laquelle les navires en transit dans le canal devront se conformer, mais non des interdictions de passage. Le pouvoir d'interdire n'est pas compris dans celui de réglementer alors surtout que le pouvoir de réglementer vise l'usage d'une liberté posée tout d'abord en termes très généraux et que ce pouvoir de réglementer est indiqué comme devant s'enfermer dans des limites raisonnables et ne pas aboutir à entraver inutilement le trafic.

Enfin le Contre-Mémoire n'indique pas que la liste des entraves à la circulation prévues par l'article 381, 2e alinéa, est strictement limitative. Ce caractère présente une importance capitale pour la solution du cas du *Wimbledon*, l'interdiction de passage opposée à ce bâtiment ne pouvant s'appuyer sur aucune des prévisions de cet article.

En somme le régime juridique du passage dans le canal de Kiel tel qu'il résulte des articles 380 et 381 s'analyse dans les règles suivantes : le canal de Kiel et ses accès sont « libres et ouverts » aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations en paix avec l'Allemagne ; ils sont libres et ouverts à ces navires « toujours » c'est-à-dire en tous temps sans distinguer entre le temps de paix et le temps de guerre ; vis-à-vis de ces navires, aucune distinction n'est faite suivant que

---

1) Et, d'autre part, en faisant toutes réserves sur la valeur de l'exemple donné à la page 45, ligne 18 du Contre-Mémoire : empêchement au passage d'un vapeur qui, dans un port allemand, a pris à bord un chargement contrairement à une prescription allemande sur l'exportation.

l'Allemagne est en paix, en guerre ou neutre ; il n'est fait également aucune distinction selon la nature du chargement ni selon la destination du navire ; les entraves à ce libre usage du canal ne peuvent résulter que des dispositions relatives à la police, aux douanes, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou à l'immigration, à l'importation ou à l'exportation des marchandises prohibées.

Telle est la portée du droit de passage conféré aux navires des nations en paix avec l'Allemagne. Aucune des précisions et modalités qui l'entourent d'après les textes ne peut être invoquée à l'appui du refus du passage opposé au *Wimbledon*.

## IV

## LES ARTICLES 327 ET 381.

Le Mémoire s'était fondé<sup>1)</sup> sur le caractère limitatif de l'énumération contenue dans l'article 381, 2e alinéa et sur le fait que cet article ne prévoit aucune interdiction de passage spéciale au temps de guerre et motivée par la neutralité de l'Allemagne, pour critiquer la mesure prise vis-à-vis du *Wimbledon*. Le Contre-Mémoire<sup>2)</sup> objecte à cette conclusion qu'elle n'est pas conforme à l'esprit de l'article 381. Il allègue que l'alinéa 2 de cet article reproduit textuellement, pour le canal de Kiel, ce qui, à l'alinéa 4 de l'article 327, est stipulé d'une façon générale pour les ports allemands et les voies de navigation intérieure allemandes et il invoque que si, dans le canal de Kiel, l'Allemagne ne pouvait opposer des interdictions de passage motivées par sa neutralité, elle ne pourrait davantage en opposer de semblables sur ses fleuves ; or cela lui paraît inadmissible. Il explique que si l'article 381 ne prévoit pas les interdictions de transit, c'est qu'il s'inspire de l'article 321 qui pose la règle du libre transit sur les voies de communication allemandes, mais que cette règle ne vaut que pour les circonstances normales et que, selon les principes du droit des gens, l'Allemagne doit conserver le droit d'interdire le transit pour des motifs tirés de sa neutralité.

1) *Mémoire*, p. 9.

2) *Contre-Mémoire*, p. 45 et suiv.

L'article 321 du Traité de Versailles pose le principe du libre transit à travers le territoire allemand par les voies les plus appropriées au transit international. L'article 327 applique ce principe à tous les ports et aux voies de navigation intérieure de l'Allemagne ; les articles 380 et suivants l'appliquent ensuite au canal de Kiel. Enfin l'article 327, alinéa 4, et l'article 381, alinéa 2, emploient des expressions identiques pour permettre certaines entraves résultant des dispositions relatives aux douanes, à la police, etc., mais sans prévoir aucune interdiction de passage motivée par des considérations de neutralité.

Du rapprochement de ces textes et de l'identité des articles 327, alinéa 4, et 381, alinéa 2, le Contre-Mémoire entend déduire que des interdictions de passage motivées par la neutralité peuvent être établies par l'Allemagne à l'égard soit des fleuves et cours d'eau allemands, soit du canal de Kiel. La Cour n'a pas à se prononcer sur cette thèse pour ce qui concerne les fleuves et les cours d'eau d'Allemagne. Mais quand bien même elle serait admise à l'égard de ceux-ci, elle ne saurait être étendue au canal de Kiel. L'identité des termes employés dans les articles 327, alinéa 4, et 381, alinéa 2, ne saurait justifier une identité de régime dans le sens indiqué par le Contre-Mémoire <sup>1)</sup>.

Tout d'abord il faut remarquer qu'il y a des textes distincts (articles 380 et suivants) pour fixer la condition du canal de Kiel. Cela implique qu'on n'a pas voulu laisser celui-ci soumis au régime des voies de navigation intérieure.

D'autre part, la liberté de passage dans le canal de Kiel n'a pas la même nature que la liberté de transit à travers l'Allemagne et par les eaux intérieures allemandes stipulées par les articles 321 et 327. La liberté de transit à travers le territoire allemand n'est stipulée que pour les personnes, marchandises, navires, wagons, etc., en provenance ou à destination

---

1) Dans l'argumentation qui va suivre on va raisonner en supposant que la neutralité de l'Allemagne est susceptible de mettre en échec la liberté de transit à travers son territoire ou ses eaux intérieures. On n'entend pas par là accepter cette thèse et l'on ne cherche pas à se prononcer sur son bien fondé. En la posant comme base de raisonnement, on se propose d'établir que semblable solution ne saurait être étendue au canal de Kiel.

des territoires de l'une quelconque des Puissances alliées et associées ; le libre passage sur les voies de navigation intérieure de l'Allemagne n'est de même assuré qu'aux ressortissants des Puissances alliées et associées, à leurs biens, navires et bateaux. Au contraire le libre passage dans le canal de Kiel est promis aux navires de toutes les nations en paix avec l'Allemagne. D'autre part, les articles 321 et 327 sont limités dans leur durée par la faculté que l'article 378 donne au Conseil de la Société des Nations de procéder à leur révision après l'expiration d'un délai de cinq ans. Au contraire les dispositions relatives au canal de Kiel ne comportent aucune limitation de durée. La liberté de passage stipulée dans les articles 321 et 327 s'étend à tout le territoire de l'Allemagne ; celle concernant le canal de Kiel est restreinte à un espace géographique nettement et étroitement déterminé. Ainsi, d'un côté, une obligation d'un État envers certains États seulement d'une durée limitée, créée en vue de procurer des éléments de réparation aux Puissances auxquelles la guerre a été imposée par l'agression de 1914 ; de l'autre, un statut juridique, d'un caractère objectif, au bénéfice de tous et s'imposant à tous, d'une durée illimitée et propre à un territoire déterminé ; en un mot, il y a là deux situations juridiques tellement différentes que même en admettant que la liberté de passage en territoire allemand (art. 321 et 327) puisse être mise en échec par les prérogatives de l'Allemagne neutre on n'est pas amené à mettre en échec de la même façon la liberté de passage dans le canal de Kiel.

Il existe une autre différence capitale entre le régime des voies de communication intérieure de l'Allemagne et celui du canal de Kiel, différence qui, elle aussi, invalide les déductions que l'on a voulu tirer de l'identité des termes employés dans l'article 327, alinéa 4 et l'article 381, alinéa 2. L'article 321 en stipulant la liberté de transit à travers le territoire allemand sur les voies les plus appropriées au transit international, l'article 327 en appliquant cette règle aux ports et aux voies de navigation intérieure de l'Allemagne n'indiquent pas si cette prescription est applicable seulement en temps de paix ou également en temps de guerre ou de neutralité. Ces textes sont absolument muets sur ce point. Dès lors,

la voie est ouverte pour prétendre que ces dispositions ne jouent que dans des circonstances normales ; alors on peut songer aux arguments que fait valoir le Contre-Mémoire, aux précédents qui lui sont fournis par l'article 49 de l'Acte de navigation de l'Elbe, l'article 9 de la Convention du 21 avril 1921 entre l'Allemagne, la Pologne et la Ville libre de Dantzig, l'article 8 du Statut sur la liberté du transit et l'article 15 du Statut sur le régime des voies navigables d'intérêt international arrêtés à Barcelone en 1921<sup>1)</sup>, textes qui tous concernent des voies de communication intérieure. Mais pour le canal de Kiel le texte de principe est tout à fait différent de celui formulé dans les articles 321 et 327. Pour le canal de Kiel, l'article 380 spécifie qu'il sera « toujours » libre et ouvert. « Toujours » cela signifie : en tous temps ; cela comprend à la fois le temps de paix, le temps de guerre et le temps de neutralité ; cela interdit toute distinction à cet égard ; cela rend impossible d'étendre au canal les restrictions au libre passage qu'on accepterait ou qui seraient revendiquées, à raison de la neutralité, pour les voies intérieures.

Que la règle du libre transit ait une portée différente à l'égard des voies intérieures de l'Allemagne et à l'égard du canal de Kiel et que la neutralité de l'Allemagne n'affecte pas l'application de cette règle au canal quand bien même elle affecterait son application aux voies intérieures, cela cadre d'ailleurs avec les données du droit international. Les règles de la neutralité sont plus strictes pour ce qui se passe dans le territoire d'un Etat que pour ce qui se passe dans ses dépendances maritimes. Les troupes et convois d'un belligérant ne sont pas admis sur le territoire et dans les eaux intérieures d'un Etat neutre ; au contraire ils peuvent être admis à passer et, jusqu'à un certain point, à stationner dans ses eaux territoriales et ses ports. La règle consacrée pour les dépendances maritimes de l'Etat d'après laquelle le passage de forces belligérantes n'est pas une infraction

---

1) Encore pour ces deux Statuts pourrait-on observer qu'en les invoquant le Contre-Mémoire paraît oublier que par l'article 2 des Conventions qui les précèdent les droits et obligations résultant du Traité de Versailles sont entièrement réservés.

à la neutralité a été admise pour les canaux de Suez et de Panama qui sont des canaux maritimes. Le canal de Kiel a bien pu, à l'origine, en raison de son caractère stratégique, être traité par l'Allemagne comme une voie de navigation intérieure ; mais précisément le Traité de Versailles lui a retiré ce caractère de voie de navigation intérieure pour le soumettre, dans l'intérêt de toutes les nations, au régime des canaux maritimes<sup>1)</sup>. Ce canal étant dorénavant traité comme un canal maritime soumis aux principes du droit maritime, le passage de navires de guerre belligérants ou de navires transportant des munitions à destination d'un Etat belligérant n'est plus susceptible d'affecter la neutralité de l'Allemagne<sup>2)</sup>.

Ainsi rien ne justifie la prétention d'appliquer au canal de Kiel les solutions présentées pour les voies de communication intérieure ; rien n'autorise en conséquence à prétendre de ce chef que la liberté de passer dans le canal puisse être mise en échec par les prérogatives de l'Allemagne comme Etat neutre.

Quant à la proclamation américaine du 13 novembre 1914 concernant le canal de Panama que le Contre-Mémoire croit pouvoir invoquer à ce propos, elle paraît bien, au contraire, se retourner contre sa thèse. Le statut du canal de Panama n'est fixé que par deux traités conclus par les Etats-Unis l'un avec la Grande-Bretagne (18 novembre 1901)<sup>3)</sup>,

---

1) Le fait qu'on a voulu consacrer ce changement de caractère est rendu manifeste par la présence dans le Traité de Versailles des clauses sur le canal de Kiel inscrites dans les articles 380 et suivants. Si le canal était resté une voie de navigation intérieure il serait soumis à l'article 327 et des clauses spéciales le concernant n'auraient pas eu à être édictées.

2) Déjà sous l'ancien régime du canal de Kiel, des juristes allemands admettaient qu'avec une autorisation de l'Allemagne neutre des navires de guerre belligérants auraient pu traverser le canal. C'est ce qu'impliquent quelques phrases de Schücking, *Die Verwendung von Minen im Seekrieg*, dans la *Zeitschrift für Internationales Privat-und Öffentliches Recht*, 1906, p. 146. C'était orienter le statut du canal de Kiel vers les règles du droit maritime en admettant que le passage de navires de guerre belligérants n'affectait pas la neutralité de l'Allemagne.

3) DESCAMPS et RENAULT, *Recueil international des traités du X<sup>e</sup> siècle*, 1901, p. 135.

l'autre avec la République de Panama (18 novembre 1903)<sup>2)</sup>. Aux termes de ces actes « le canal sera libre et ouvert aux navires de commerce et de guerre de toutes les nations ». Ce statut n'est signé que par trois Etats bien que le bénéfice en soit promis à tous ; il ne spécifie pas en quel temps il est applicable ; ces deux particularités auraient pu ouvrir ici, plus facilement que pour le canal de Kiel, la voie à des conceptions restrictives de la liberté de passage. Le Gouvernement des Etats-Unis n'a pas voulu entrer dans cette voie. Il a publié, le 13 novembre 1914, une proclamation sur le maintien de la neutralité du canal de Panama<sup>3)</sup>. Or cette proclamation n'apporte ni exception, ni limitation à la liberté de traverser le canal. Elle maintient cette liberté pour les navires de guerre et transports belligérants et même pour les prises, à plus forte raison — gardant le silence sur ceux-ci — pour les navires de commerce neutres transportant des munitions à destination des belligérants. Elle se borne à prendre des mesures pour limiter le ravitaillement des navires de guerre et transports belligérants, restreindre la durée de leur séjour ainsi que leur nombre, empêcher qu'ils ne fassent du canal une base d'opérations. Mais la liberté de passer reste intacte. Non seulement les Etats-Unis n'ont pas pensé que leur neutralité fût compromise par le passage dans le canal de Panama soit de navires de guerre belligérants soit de munitions destinées à une Puissance belligérante, mais ils ont considéré qu'en présence du Traité Hay-Pauncefote ils ne pouvaient s'opposer à ce passage.

Ce précédent ruine la thèse selon laquelle il faudrait, pour la protection de la neutralité de l'Allemagne, reconnaître à celle-ci le droit d'interdire le transit de munitions destinées à un belligérant.

---

2) DESCAMPS et RENAULT, *Recueil international des traités du X<sup>X</sup><sup>e</sup> siècle*, p. 470.

3) Naval War College. *International Law Topics*, 1916, p. 96 et suiv. — FAUCHILLE, *La guerre de 1914. Recueil de documents intéressant le droit international*, t. Ier, p. 271 et suiv.

## LE DROIT DE L'ÉTAT NEUTRE D'INTERDIRE LE TRANSIT.

La thèse qui s'écroule ainsi est celle selon laquelle l'Allemagne aurait, sans qu'aucun texte la consacrat, la faculté de mettre en échec, parce qu'elle le juge bon dans l'intérêt de sa neutralité, la liberté de transit expressément stipulée dans les termes les plus larges par l'article 380. Voilée tout d'abord derrière des arguments de textes et de prétendues assimilations qui viennent d'être réfutées, cette thèse réapparaît plus nettement à la page 8 du Contre-Mémoire. Il y est dit que le droit pour un État neutre d'édicter des interdictions de transit est « un droit tout personnel et imprescriptible qu'un État ne saurait s'engager d'avance à ne pas exercer ». Et ce que vise là le Contre-Mémoire c'est le droit non pas d'édicter une interdiction qui serait imposée par une obligation stricte de neutralité (par exemple l'obligation d'interdire le passage de troupes belligérantes en territoire neutre), mais le droit d'édicter volontairement, spontanément, une interdiction de passage à raison de la situation de neutralité. Il s'agit là non de l'accomplissement d'un devoir, mais d'une détermination politique prise pour des motifs de politique extérieure.

Le refus de passage opposé au *Wimbleton* a été fondé sur les ordonnances allemandes des 25 et 30 juillet 1920 <sup>1)</sup> interdisant le transit des armes et munitions à destination de la Pologne ou de la Russie. Le Contre-Mémoire <sup>2)</sup> reconnaît qu'il n'existait pas d'obligation stricte pour l'Allemagne d'interdire ce transit, mais il déclare qu'en prenant ces ordonnances le Gouvernement allemand a agi dans l'esprit d'une vraie neutralité. Il n'y a pas lieu d'apprécier les motifs politiques de ces ordonnances : ce point n'est pas compris dans le débat ; celui-ci concerne seulement l'application de ces ordonnances au canal de Kiel et au cas du *Wimbleton* : les Puissances alliées soutiennent que cette application n'était pas justifiée en droit.

1) *Mémoire*, Annexes, n° 2.

2) *Contre-Mémoire*, p. 49, lignes 24 et 25.

Il convient d'ailleurs de remarquer, au point de vue juridique, que ces ordonnances sont intervenues non pas au début de la guerre, non pas même à un moment où, après des mois de stagnation, la lutte reprend de l'activité, mais trois jours après la demande d'armistice de la Pologne, au moment où la position de celle-ci paraît désespérée. Or le préambule de la Convention XIII signée à la Haye en 1907 considère que les règles de la neutralité « ne devraient pas en principe être changées au cours de la guerre par une Puissance neutre, sauf dans le cas où l'expérience acquise en démontrerait la nécessité pour la sauvegarde de ses droits ». On ne voit pas bien quels « droits » l'Allemagne cherchait à sauvegarder par ses ordonnances de juillet 1920. Dans des circonstances analogues, la conduite du Gouvernement américain avait été plus scrupuleuse <sup>1)</sup>. Dès lors n'est-il pas clair que le Gouvernement du Reich ne saurait, au nom de son intérêt politique et sur la base d'ordonnances d'une correction juridique douteuse, mettre en échec l'engagement qu'il a pris de laisser le canal de Kiel toujours ouvert aux navires de guerre et de commerce des Puissances en paix avec l'Allemagne ?

Il est manifeste que reconnaître semblable faculté au Gouvernement allemand, c'est faire prévaloir une décision prise par un État sur une obligation assumée par lui. Le respect dû au traité ne le permet pas. Admettre que la promesse de libre passage soit mise en échec par l'interdiction de transit qu'édicterait l'État neutre, ce serait renverser la conclusion à laquelle un auteur allemand arrive après une longue étude lorsqu'il écrit à propos du transit des munitions : « Un État neutre est autorisé à en interdire l'exportation et le transit en tant qu'il n'est pas obligé par d'autres stipulations conventionnelles à le permettre <sup>2)</sup>. » Les « autres stipulations conventionnelles » se trouvent précisément ici dans l'article 380 du Traité de Versailles.

1) Refus de modifier ses règles de neutralité exprimé dans une note du 21 avril 1915 remise à l'Ambassadeur d'Allemagne et dans une note du 12 août 1915 remise à l'Ambassadeur d'Autriche-Hongrie. FAUCHILLE, *La guerre de 1914. Recueil de documents intéressant le droit international*, t. II, p. 87 et 93.

2) LEDERLE, *Die Rheinschiffahrt und der Krieg*, dans la *Zeitschrift für Völkerrecht*, XI (1919), p. 229.

En vain prétend-on qu'il s'agit ici pour l'État neutre « d'un droit tout personnel et imprescriptible, qu'un Etat neutre ne saurait s'engager d'avance à ne pas exercer <sup>1)</sup>. » Cette affirmation, bien menaçante pour l'autorité des traités, n'est appuyée sur aucune autorité et l'exemple du régime appliqué au canal de Suez et de Panama vient la contredire.

En vain, le Contre-Mémoire allègue-t-il encore que l'Allemagne, autorisée par l'article 381, alinéa 2, à établir des entraves au passage pour des raisons d'ordre purement intérieur (p. ex. immigration), doit pouvoir opposer des interdictions pour des raisons d'intérêt international. Tout d'abord, les interdictions édictées par les ordonnances des 25 et 30 juillet n'ont pas été établies pour des raisons d'intérêt international, mais pour des raisons d'intérêt allemand dans la politique extérieure, ce qui n'est pas la même chose. En outre et surtout, les entraves visées par l'article 381, alinéa 2, sont limitativement énumérées, comme il résulte clairement des termes employés : par suite, elles ne sont susceptibles d'aucune extension.

Enfin si l'Allemagne, se basant sur sa neutralité, prétend refuser le passage dans le canal aux navires de commerce transportant des munitions destinées à un belligérant, elle prétendra à bien plus forte raison y interdire le passage aux navires de guerre des belligérants. Or l'article 380 assure le passage aux navires de guerre des nations en paix avec l'Allemagne. La vérité est que le libre passage doit être reconnu aux uns et aux autres.

## VI

### LES OBLIGATIONS DE L'ÉTAT NEUTRE.

Le Mémoire <sup>2)</sup>, s'inspirant des données de la controverse diplomatique, a recherché si l'Allemagne n'était pas tenue, en tant que Puissance neutre, d'interdire le transit des munitions destinées à une Puissance belligérante et si, à supposer l'existence d'une semblable obligation, celle-ci ne devait pas faire échec, dans la mesure correspondante, à la règle de libre

<sup>1)</sup> *Contre-Mémoire*, p. 49.

<sup>2)</sup> *Mémoire*, p. 9 et suiv.

passage dans le canal de Kiel. Sur ce point, le Mémoire a répondu : 1° que le droit des gens n'imposait pas à une Puissance neutre semblable obligation et il a invoqué les Conventions V et XIII de la Haye de 1907 ; 2° qu'en fait, la situation de neutralité avait cessé pour l'Allemagne avant la date de l'arrêt du *Wimbledon* (21 mars 1921). Constatant ainsi en fait et en droit l'absence de l'obligation ci-dessus envisagée le Mémoire n'a pas eu à rechercher si l'existence d'une semblable obligation serait de nature à faire échec à la règle de libre passage dans le canal de Kiel.

Le Contre-Mémoire admet en somme la solution du Mémoire concernant l'absence de l'obligation ci-dessus visée. Il dit en effet : « Le Gouvernement allemand ne veut pas contester qu'il n'existe pas d'obligation stricte pour les États neutres d'interdire le transit de matériel de guerre »<sup>1)</sup>. Il conteste toutefois l'argumentation présentée sur ce point par le Mémoire et consistant à invoquer la disposition formelle insérée dans l'article 7 de la Convention V concernant les droits et devoirs des Puissances et des personnes neutres en cas de guerre sur terre et dans l'article 7 de la Convention XIII concernant les droits et devoirs des Puissances neutres en cas de guerre maritime, conventions signées à La Haye le 18 octobre 1907. Cet article 7 porte :

« Une Puissance neutre n'est pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit, pour le compte de l'un ou de l'autre des belligérants, d'armes, de munitions, et, en général de tout ce qui peut être utile à une armée ou à une flotte. »

Le Contre-Mémoire ne contestant pas l'absence d'obligation stricte pour l'État neutre d'interdire le transit de matériel de guerre, il est sans intérêt de savoir si cette solution est ou non fondée sur les Conventions V et XIII de La Haye. C'est pourquoi les objections dirigées par le Contre-Mémoire contre la référence à ces Conventions ne seront que sommairement examinées. On se bornera, à cet égard, aux observations suivantes.

---

1) *Contre-Mémoire*, p. 49, lignes 24 et 25.

Pour écarter l'application des Conventions V et XIII le Contre-Mémoire fait valoir que les conditions de la clause « *si omnes* » n'étaient pas remplies. Il semble faire ainsi allusion au fait que la Pologne, l'un des belligérants, n'avait pas adhéré à ces Conventions. C'est là un argument d'ordre purement technique et qui n'est peut-être pas absolument fondé. Bien que ces deux Conventions, comme les autres Conventions de La Haye, contiennent une clause portant que leurs dispositions ne seront applicables que « si les belligérants sont tous parties à la Convention » <sup>1)</sup> et bien que cette condition n'ait pas été remplie pendant la guerre de 1914, en fait ces dispositions ont été invoquées aussi bien dans les sentences de prises <sup>2)</sup>, que dans les discussions diplomatiques <sup>3)</sup>.

D'autre part, si la Pologne était État non signataire, on ne peut pas faire abstraction du fait que les trois États dont elle s'est détachée pour recouvrer sa vie nationale indépendante (Allemagne, Autriche-Hongrie, Russie) avaient, en leur temps, signé et ratifié les deux Conventions. Ces Conventions ont pour objet de poser des règles de droit. Au temps de la domination allemande, austro-hongroise et russe, les Polonais étaient soumis à ces règles de droit. Il n'est pas impos-

1) Article 20 de la Convention V ; article 28 de la Convention XIII.

2) Décrets français rendus en matière de prises le 21 septembre 1916, *Walküre*, et le 24 avril 1918, *Heina*. — Voir aussi, au sujet de la Convention V et à propos d'une poursuite pénale un arrêt de la Cour de cassation de France du 19 mars 1920, *Revue de droit international privé et de droit pénal international*, 1920, p. 438.

3) Les Conventions de La Haye ont été constamment invoquées soit par les belligérants, soit par les neutres. La note austro-hongroise du 29 juin 1915 au Gouvernement américain au sujet de l'exportation des munitions de guerre argumente d'après les Conventions V et XIII (FAUCHILLE, *La guerre de 1914. Recueil de documents intéressant le droit international*, t. II, p. 88) ; cette note est postérieure à l'entrée en guerre de l'Italie qui n'a pas ratifié ces Conventions. Dans une note verbale de la Légation des Pays-Bas à Berlin, en date du 9 octobre 1916, se trouve cette phrase : « Les Conventions de la seconde Conférence de la Paix, qu'il (le Gouvernement néerlandais) a ratifiées, représentent pour lui le droit des gens tel qu'il l'entend et il se croit donc tenu d'appliquer les principes contenus dans ces Conventions envers les Puissances belligérantes quelles qu'elles soient ». Cité par LEDERLE, *Die Rheinschiffahrt und der Krieg*, dans la *Zeitschrift für Völkerrecht*, XI (1919), p. 218.

sible de soutenir, du moins pour des conventions de cet ordre, qu'ils y restent soumis après s'être constitués en État <sup>1)</sup>. Le Congrès de Berlin de 1878 fournit en ce sens un précédent : le Prince de Bismarck y déclara qu'une province séparée d'un État ne peut s'affranchir des traités auxquels elle a été jusqu'alors soumise et que c'est là un principe du droit des gens <sup>2)</sup> ce principe fut alors appliqué aux États qui se séparaient de l'Empire ottoman (articles 8, 37 et 49 du Traité de Berlin du 13 juillet 1878). Plus significative encore est une sentence arbitrale rendue entre les États-Unis d'Amérique et l'Équateur <sup>3)</sup> qui fait application du traité signé en 1795 par l'Espagne et les États-Unis au règlement d'une prise effectuée par un corsaire colombien ; il s'agissait précisément dans l'espèce de donner effet à une règle concernant la neutralité et qui était inscrite dans ce traité, la règle que le pavillon couvre la marchandise.

A supposer, d'ailleurs, que la disposition de l'article 7 des Conventions V et XIII n'ait point dans l'espèce valeur de droit conventionnel, le Mémoire <sup>4)</sup> a cru pouvoir la retenir comme expression du droit coutumier. Le Contre-Mémoire <sup>5)</sup>, sans contester à proprement parler ce point de vue puisqu'il reconnaît finalement « qu'il n'existe pas d'obligation stricte pour les États d'interdire le transit de matériel de guerre », cherche cependant à jeter quelque incertitude sur la teneur, la validité et peut-être l'existence de cette règle coutumière. L'histoire de l'article 7, dit-il, « laisse entrevoir » que cette disposition « ne saurait être considérée comme un principe absolument fixe du droit des gens » ; cette disposition « a souvent été attaquée dans la littérature » et un désir exprimé à la Conférence de Barcelone « prouve également que sur ce point le droit des gens n'a pas encore fini d'évoluer ».

Sommes-nous vraiment ici sur un terrain si mouvant ? Quoi qu'en dise le Contre-Mémoire l'histoire des Conventions de La Haye ne le montre guère. Le rapport du colonel Borel

1) HUBER, *Die Staatensuccession*, Leipzig, 1898, p. 136 et suiv.

2) Protocole n° 8. DE CLERCQ, *Recueil des Traités de la France*, t. XII, p. 233.

3) MOORE, *International Arbitrations*, 1574.

4) *Mémoire*, p. 10, ligne 31.

5) *Contre-Mémoire*, pp. 48 et 49.

sur la Convention V justifie l'article 7 par de solides raisons théoriques et pratiques sans émettre aucun doute sur sa valeur :

« La règle que pose cet article est justifiée en elle-même, indépendamment des raisons d'ordre pratique qui militent en sa faveur. En principe, les Etats neutres et leurs populations n'ont pas à souffrir d'une guerre qui leur est étrangère. Dès lors on doit réduire au strict nécessaire les charges qu'elle leur impose, les restrictions qu'elle apporte à leur liberté d'action. Il n'y a pas lieu de prohiber ou entraver le commerce des habitants de l'Etat neutre, même à l'égard des articles que mentionne le texte précité. Toute obligation qu'en cette matière l'on prétendrait mettre à la charge de l'Etat neutre ferait surgir, dans la pratique, les plus grosses difficultés et créerait des entraves inadmissibles au commerce, en général <sup>1)</sup>. »

De son côté le rapport de M. Louis Renault sur la Convention XIII s'appuie directement sur la pratique établie pour justifier la même disposition, montrant ainsi qu'on est bien autorisé à y voir une règle contumière :

« La pratique s'est . . . formée en ce sens qu'un Etat neutre n'est pas tenu d'empêcher l'exportation d'armes ou de munitions destinées à l'un ou à l'autre des belligérants, que ce soit pour une armée ou une flotte <sup>2)</sup>. »

Dans les deux Conventions cet article n'a provoqué aucune réserve soit à la signature soit à la ratification. Les commentateurs les plus autorisés l'ont approuvé et justifié <sup>3)</sup>. La pra-

1) Deuxième Conférence internationale de la Paix, *Actes et Documents*, I, 141.

2) Deuxième Conférence internationale de la Paix, *Actes et Documents*, I, 302.

3) DE BUSTAMANTE, *La Seconde Conférence de la Paix*, trad. fr., Paris 1919, nos 363 et 369, p. 388—389 et 395—396. — DESPAGNET-DE BOECK, *Cours de Droit international public*, 4e édit. Paris, 1910, n° 693, p. 1238—1239. — Charles CHENEY HYDE, *The Hague Convention respective the right and duties of neutral Powers in naval war*, dans *The American Journal of International Law*, 1908, p. 511—512. — Pearce HIGGINS, *The Hague Peace Conference*, Cambridge, 1919, p. 291 et 464—465. — LAWRENCE, *Les Principes de droit international*, trad. fr., Oxford, 1920, p. 654 et s.

tique s'y est conformée <sup>1)</sup>. La Commission de Juristes réunie à La Haye en décembre 1922 a consacré la même règle pour la guerre aérienne <sup>2)</sup>. Enfin, dans un récent exposé du droit en vigueur, un auteur allemand a purement et simplement indiqué qu'une Puissance neutre n'était pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit d'armes ou de munitions à destination d'une Puissance belligérante <sup>3)</sup>.

On n'est donc pas ici sur un terrain mouvant. Au reste, devant une Cour de justice c'est le droit existant qui doit être invoqué et non celui qui est susceptible d'exister à une époque plus ou moins lointaine. Or ce droit n'est pas douteux ; le Contre-Mémoire le reconnaît ; suivant ses termes mêmes « il n'existe pas d'obligation stricte pour les Etats neutres d'interdire le transit de matériel de guerre <sup>4)</sup>. »

## VII.

### LA GUERRE DURAIT-ELLE ENCORE AU MOMENT DE L'ARRÊT DU « WIMBLEDON » ?

Tout en reconnaissant que l'interdiction du transit des munitions dans le canal de Kiel n'a pas été de la part de l'Allemagne l'exécution d'une obligation de neutralité, le Contre-Mémoire soutient qu'elle a été l'exercice d'une faculté appartenant à cette Puissance comme Etat neutre. Cette thèse — qui a été ci-dessus réfutée dans son principe — ne

1) Voir notamment la circulaire du Département d'État des États-Unis d'Amérique du 15 octobre 1914 et la Réponse du Gouvernement américain au Gouvernement austro-hongrois du 12 août 1915. FAUCHILLE, *La Guerre de 1914. Recueil de Documents intéressant le Droit international*, I, 269, et II, 90 et s.

2) « Article 45. Sous réserve des dispositions de l'article 46 une Puissance neutre n'est pas tenue d'empêcher l'exportation ou le transit, pour le compte d'un belligérant, d'aéronefs, de pièces détachées ou de matériel, fournitures ou munitions pour aéronefs ».

L'article 46 vise le cas de l'aéronef en état de perpétrer une attaque.

3) STRUPP, *Gründzuge des positiven Völkerrechts*, Bonn, 1921, p. 223. Voir aussi la justification de cette règle dans FÜTTERER, *Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekrieg und das 13. Abkommen der Haager Konferenz vom Jahre 1907*, Elberfeld, 1912, p. 46—48.

4) Contre-Mémoire, p. 49, lignes 25 et 26.

pourrait, à la supposer admise, servir à justifier la mesure prise à l'encontre du *Wimbledon* que si, à la date de l'arrêt (21 mars 1921) l'Allemagne était neutre. Le Mémoire <sup>1)</sup> le conteste en fait : la neutralité avec les conséquences qu'elle comporte ne peut durer plus longtemps que la guerre ; or, la guerre russo-polonaise avait pris fin au moment où s'est produit l'incident du *Wimbledon*. Antérieurement à l'arrêt de ce navire le Traité Préliminaire de Paix avait été signé à Riga le 12 octobre 1920, les ratifications en avaient été échangées le 2 novembre 1920, enfin le Traité définitif de Paix avait été signé à Riga le 18 mars 1921 ; postérieurement à l'arrêt du *Wimbledon* les ratifications de ce dernier traité ont été échangées le 30 avril 1921. Sur la base de ces faits le Mémoire a soutenu que l'entrée en vigueur du Traité Préliminaire de Paix avait mis fin à l'état de guerre et par suite à la situation de neutralité pour l'Allemagne ; il a fourni une argumentation à l'appui de ce point de vue.

Le Contre-Mémoire <sup>2)</sup> paraît contester la doctrine des auteurs touchant l'effet des Préliminaires de Paix. Il dit qu'aucun des auteurs indiqués ne se prononce avec précision sur cette question. Tous se bornent à émettre, en des termes plus ou moins généraux, l'avis que, dans une certaine mesure, les Préliminaires de Paix ont les mêmes effets que le Traité de Paix définitif.

Sans doute, certains auteurs manquent ici de précision : la meilleure preuve en est que le passage de l'auteur que cite le Contre-Mémoire <sup>3)</sup> se borne à décrire la place historique et politique qu'occupent les Préliminaires de Paix sans en indiquer la portée juridique. Ce défaut de précision tient au fait que les auteurs envisagent parfois simultanément ce que

1) *Mémoire*, pp. 11 et suiv.

2) *Contre-Mémoire*, pp. 50 à 52.

3) PHILIPPSON, *Termination of War and Treaties of Peace*, p. 96, cité par le Contre-Mémoire, p. 9. D'ailleurs cet auteur dit à la page 95 que la guerre russo-turque a été terminée (*was ended*) par les Préliminaires de San Stefano du 19 février/3 mars 1878 ; or, dans leur rédaction et leurs clauses les Préliminaires de San Stefano et le Traité de Constantinople du 27 janvier/8 février 1879 présentent de grandes analogies avec les Préliminaires de Riga du 12 octobre 1920 et le Traité définitif du 18 mars 1921.

distingue Rivier <sup>1)</sup> : « de traité véritable, soumis à la ratification », et le simple pacte *de contrahendo*, arrangement purement préparatoire et qui est « bien exceptionnel ». Mais il y a une précision suffisante sur l'effet de Préliminaires de Paix envisagé au point de vue dont il s'agit ici lorsque Calvo <sup>2)</sup> écrit, dans le passage cité au Mémoire, qu'afin « *d'assurer immédiatement le rétablissement de la paix*, on a recours à une convention provisoire, connue généralement sous la dénomination de préliminaires de paix ». Et de même lorsque Rivier <sup>3)</sup> qui, quoi qu'en pense le Contre-Mémoire, n'a pas été cité par inadvertance dans le Mémoire, écrit aussi : « Très souvent, même le plus souvent, *afin d'assurer sans retard le rétablissement des relations pacifiques*, les belligérants font un traité qui porte sur les points essentiels de la paix . . . » et qu'on appelle les Préliminaires de Paix. Des précisions analogues se rencontrent chez d'autres auteurs.

Quant à la réserve faite par le Contre-Mémoire en cherchant d'ailleurs à s'appuyer sur Calvo, et suivant laquelle les Préliminaires n'ont les mêmes effets que le Traité de Paix définitif que « dans une certaine mesure » ou « dans la limite de leur teneur » elle est parfaitement exacte si du moins ou en précise le sens. Il est évident que les Préliminaires ont une teneur moins étendue et par suite une portée moins large que le Traité définitif. Le Traité définitif règle l'ensemble des questions pendantes et il éteint tous les griefs antérieurs à la guerre. Les Préliminaires de Paix laissent en suspens certaines questions ; ils ne règlent qu'un certain nombre de points dont la solution immédiate est nécessaire pour que la paix soit rétablie ; bien entendu ils ne peuvent éteindre tous les griefs puisqu'ils ne portent que sur certains points, ils ne peuvent avoir effet que dans la limite de leurs stipulations et le cadre de leur objet : mais dans ce cadre rentre précisément le rétablissement de la paix.

Cet effet des Préliminaires de Paix dont la conséquence est de faire cesser la situation de neutralité est rendu manifeste

1) RIVIER, *Principes du Droit des Gens*, § 71, t. II p. 446.

2) CALVO, *Le Droit international théorique et pratique*, 5e édition, t. V, § 3130.

3) RIVIER, *Principes du Droit des Gens*, § 71, t. II, p. 446.

par les faits qui ont suivi la mise en vigueur des Préliminaires de Paix du 26 février 1871. Le rapatriement des troupes françaises internées en Suisse opéré à partir du 13 mars 1871 a été la conséquence de la cessation des obligations de neutralité de la Suisse par l'effet des Préliminaires de Paix. Le Contre-Mémoire <sup>1)</sup> cherche bien à expliquer ce rapatriement comme étant la conséquence seulement de la libération immédiate des prisonniers de guerre stipulée dans les Préliminaires du 26 février 1871. Mais peut-on vraiment conclure de celle-ci à celui-là ? Si au cours d'une guerre les belligérants échangeaient leurs prisonniers, les neutres seraient-ils, en quelque mesure, affranchis de leur obligation d'assurer l'internement de troupes réfugiées chez eux ? L'obligation d'internement est pour l'Etat neutre une des plus strictes. Est-il admissible qu'elle soit effacée alors que subsisteraient toutes les autres ? La vérité est que la clause de libération immédiate des prisonniers de guerre est une manifestation du fait que les Préliminaires de Paix du 26 février 1871 faisaient cesser l'état de guerre : le rapatriement des internés en Suisse fut la conséquence de ce même fait. Or s'il en est ainsi, n'est-il pas intéressant de relever que le Traité Préliminaire de Paix de Riga du 12 octobre 1920 pose lui aussi, dans son article 7, le principe de la libération des prisonniers et qu'une convention spéciale a été signée pour l'application de ce principe, le 24 février 1921 <sup>2)</sup>, un mois avant l'arrêt du *Wimbledon*.

Que les Préliminaires de Paix de 1871 aient rétabli la paix, cela se manifeste par le fait, signalé au Mémoire, de la reprise des relations postales avec remise en vigueur des anciens traités postaux, et aussi par la disposition de l'article 13 du Traité définitif de paix signé à Francfort le 10 mai 1871. Aux termes de cet article, les prises non condamnées avant le 2 mars 1871 seront restituées : le 2 mars 1871 est le jour de l'échange des ratifications des Préliminaires de Paix. Ceux-ci ne contenaient aucune clause sur les prises. Si le Traité de Francfort décide la restitution des prises non jugées à la date

1) *Contre-Mémoire*, pp. 51 et 52.

2) Société des Nations, *Recueil des traités et des engagements internationaux enregistrés par le Secrétariat de la Société des Nations*, t. IV, pp. 141 et suiv.

de l'échange des ratifications, ce ne peut être que parce qu'il a considéré que la paix a été rétablie à ce jour <sup>1)</sup>.

Ainsi, selon la doctrine et la pratique, les Préliminaires de Paix rétablissent la paix et par suite on ne peut dire qu'ils ne changent rien aux droits et devoirs des neutres comme le prétend le Contre-Mémoire. Si la thèse de celui-ci était exacte, les Préliminaires de Paix ne se distingueraient pas d'un armistice général, ce qui est inadmissible et ne paraît pas avoir jamais été soutenu.

Le Traité de Riga du 12 octobre 1920, examiné dans l'ensemble de ses clauses, apparaît d'ailleurs bien comme un acte qui fait cesser la guerre. Peu importe qu'une convention d'armistice y soit jointe : il fallait bien régler l'arrêt des opérations puisque cela n'avait pas été fait auparavant. Peu importe que dans cette convention se trouve un article 12 qui prévoit la possibilité d'une dénonciation de l'armistice et la réouverture des hostilités : les Préliminaires de Paix laissaient en suspens de graves questions, il fallait prévoir que peut-être celles-ci ne pourraient être réglées d'accord ; un nouveau recours aux armes du chef des griefs anciens non encore apurés ne pouvait pas être considéré comme impossible : il était sage d'en régler les modalités, surtout pour éviter que des incidents locaux sur un front vaste ne viennent à dégénérer trop facilement en une lutte générale.

A côté de cela les clauses essentielles des Préliminaires de Paix de Riga impliquent le rétablissement de la paix. Ce Traité <sup>2)</sup> contient reconnaissance par les parties contractantes de l'indépendance de l'Ukraine et de la Russie Blanche (article 1<sup>er</sup>). Il fixe la frontière orientale de la Pologne et énonce, en conséquence, renonciation de la Russie, de l'Ukraine et de la Pologne à tous droits et prétentions sur les territoires se trouvant de tel ou tel côté de la ligne frontière ainsi tracée ; il décide que la détermination exacte de ladite frontière sur le terrain sera faite par une Commission mixte de délimitation

---

1) C'est l'explication que donne May, *Le Traité de Francfort*, Paris, 1909, p. 57, dont l'autorité s'ajoute ainsi à celle des auteurs qui constatent que les relations pacifiques sont rétablies par l'effet des préliminaires de paix.

2) Voir aux *Annexes*, n° 2.

qui sera convoquée sans délai après la ratification de ce traité (article 1<sup>er</sup>). Les parties contractantes se garantissent réciproquement le respect de leur souveraineté nationale et se promettent de ne pas intervenir dans leurs affaires intérieures respectives, de n'appuyer aucune action militaire étrangère dirigée contre l'une d'elles (article 2). Elles renoncent à toute indemnité pour leurs dépenses militaires (article 5). Il est décidé de former, dès la signature de ce traité, des Commissions mixtes pour la remise des otages, internés et prisonniers (article 7). Toutes ces dispositions sont à effet immédiat : ce ne sont pas de simples promesses à réaliser dans le Traité définitif. A raison de leur objet elles impliquent nécessairement et par elles-mêmes que la guerre a pris fin et que la paix est rétablie.

Cela étant, peu importe que l'article 1<sup>er</sup> du Traité définitif déclare que « l'état de guerre prend fin ». La paix était rétablie auparavant par l'effet des stipulations intervenues et sans qu'on l'ait dit expressément. A l'issue de la guerre franco-allemande de 1870, aucun article ni du Traité préliminaire du 26 février ni du Traité définitif du 10 mai 1871 ne dispose que la paix est rétablie : *devait-on dire qu'elle ne l'était pas ?*

Ainsi les Préliminaires de Paix de Riga du 12 octobre 1920 apparaissent bien comme un acte rétablissant la paix et faisant cesser pour l'Allemagne sa situation de neutralité. Cette situation n'existant plus au moment de l'arrêt du *Wimbledon*, les raisonnements qu'on a voulu construire sur elle pour justifier cet arrêt manquent en fait de toute base.

---

## RÉSUMÉ

### DE L'ARGUMENTATION SUR LE POINT DE DROIT.

Après l'examen qui vient d'être fait des diverses considérations formulées dans le Contre-Mémoire, il paraît nécessaire de présenter un résumé de l'argumentation telle qu'elle résulte des pièces de procédure présentées.

Il est reconnu de part et d'autre que le point de départ se trouve dans les articles 380 et suivants du Traité de Versailles.

Les Puissances requérantes s'appuient sur les termes employés dans ces dispositions. Elles observent <sup>1)</sup> que l'article 380 énonce dans les termes les plus larges qu'à l'égard des navires des nations en paix avec l'Allemagne le canal de Kiel et ses accès seront « libres et ouverts » ; qu'ils le seront « toujours », c'est-à-dire en tous temps, sans distinguer entre le temps de paix, le temps de guerre et le temps de neutralité ; que le texte ne distingue pas suivant la qualité de neutre ou toute autre qualité que pourrait avoir l'Allemagne, ni selon la nature du chargement ou la destination des bâtiments. Elles invoquent que le *Wimbledon* remplissait les conditions prévues par l'article 380 pour obtenir le libre passage.

Les Puissances requérantes constatent, d'autre part <sup>2)</sup>, que le Traité de Versailles ne prévoit d'autres réserves au libre passage que les entraves indiquées à l'article 381, alinéa 2 ; qu'il y est parlé d'entraves non d'interdiction ; que la liste insérée en cet article a un caractère limitatif et qu'enfin il n'a jamais été allégué que le *Wimbledon* tombât sous le coup d'une quelconque d'entre elles.

Les Puissances requérantes constatent enfin que le but poursuivi par le Traité de Versailles a été d'admettre pour le canal de Kiel le régime de liberté consacré pour le canal de Suez. Or celui-ci reste librement ouvert au transit du matériel de guerre destiné à une Puissance belligérante et même au passage des navires de guerre de celle-ci.

En conséquence les Puissances requérantes estiment que c'est à tort que les autorités allemandes ont refusé, le 21 mars 1921, au vapeur *Wimbledon* l'accès du canal de Kiel.

Les Puissances requérantes se trouvent, toutefois, en présence de certaines considérations exposées dans le Contre-Mémoire et tendant à faire échec à cette application complète des articles 380 et suivants. Elles ont examiné ces considérations et elles estiment que celles-ci ne sont pas fondées.

Tout d'abord les Puissances requérantes avaient recherché si, en l'espèce, l'Allemagne ne se trouvait pas tenue d'obligations de neutralité et si ces obligations n'étaient pas susceptibles de mettre en échec l'application de la règle de libre pas-

1) *Mémoire*, p. 10. *Réplique*, pp. 66, 78—79.

2) *Mémoire*, p. 9. *Réplique*, p. 88.

sage posée dans l'article 380. Les Puissances requérantes s'appuyant tant sur l'article 7 des Conventions V et XIII de La Haye de 1907 <sup>1)</sup> que sur le fait que la situation de neutralité n'existait plus au jour de l'arrêt du *Wimbledon*, l'entrée en vigueur des Préliminaires de Paix du 12 octobre 1920 étant antérieure de plusieurs mois <sup>2)</sup>, soutiennent que semblables obligations ne se rencontraient pas. Le Contre-Mémoire <sup>3)</sup>, tout en faisant des réserves importantes sur l'argumentation, reconnaît qu'il n'existait pas pour l'Allemagne neutre d'obligation stricte d'interdire le transit de matériel de guerre.

La justification de l'arrêt du *Wimbledon* par une obligation de neutralité de l'Allemagne est donc écartée de part et d'autre.

A défaut d'obligations de neutralité, l'article 380 n'est-il pas susceptible d'être mis en échec par les prérogatives de l'État neutre ? Suivant le Contre-Mémoire <sup>4)</sup> l'État neutre, qui n'est pas tenu d'interdire le transit des munitions, aurait la *faculté* d'édicter cette interdiction pour la défense de sa neutralité, et l'exercice de cette faculté pourrait prévaloir sur la règle de l'article 380.

Les raisons suivantes s'opposent à ce que l'arrêt du *Wimbledon* puisse être justifié par ce motif.

Tout d'abord on ne saurait prétendre que l'article 380 doit être mis de côté lorsque l'Allemagne prend des mesures de neutralité, en alléguant que cet article devrait recevoir une interprétation restrictive. Les Puissances requérantes <sup>5)</sup>, s'appuyant sur les autorités les plus sûres en matière d'interprétation des traités, estiment qu'on n'est pas fondé à proposer ici une interprétation restrictive, que le texte est parfaitement clair, qu'il faut lui donner le sens qu'il a naturellement, que ce sens est raisonnable dans la portée qu'il donne à la règle de libre passage dans un canal maritime et que, sous couleur d'interprétation restrictive, il est proposé par la partie adverse de contredire les claires dispositions du texte.

D'autre part, en ce qui concerne la faculté pour un État neu-

1) *Mémoire*, pp. 10—11. *Réplique*, pp. 90—92.

2) *Mémoire*, p. 11—13. *Réplique*, pp. 93—97.

3) *Contre-Mémoire*, p. 49.

4) *Contre-Mémoire*, pp. 48—49.

5) *Réplique*, pp. 66—74.

tre d'interdire des transports qu'il n'est pas tenu de prohiber, ce n'est là que l'exercice de sa souveraineté territoriale ; rien n'autorise à rendre cette faculté que possède le neutre supérieure à l'effet de ses engagements contractuels, à en faire un « droit tout personnel et imprescriptible » <sup>1)</sup>, inaliénable : aucune autorité n'a été invoquée à l'appui d'une telle conception que contredisent les solutions admises pour le canal de Suez et de Panama. Les Puissances requérantes estiment qu'on ne saurait se prévaloir de la souveraineté de l'Allemagne pour faire échec à la prescription de l'article 380 ; semblable prétention serait contraire au respect dû aux traités : si l'Allemagne a la souveraineté sur le canal, ce doit être pour y remplir ses obligations, ce n'est pas un titre pour se dégager de celles-ci <sup>2)</sup>.

On ne saurait davantage se prévaloir du droit prétendu par l'Allemagne de prohiber le transit des munitions sur son territoire : la liberté du transit sur le territoire ou dans les eaux intérieures de l'Allemagne est, en réalité, autrement réglée que dans le canal de Kiel et, d'autre part, le régime du transit territorial n'obéit pas aux mêmes principes que celui du transit maritime <sup>3)</sup>.

En outre les Puissances requérantes objectent à cette tentative de justification par les prérogatives de l'Etat neutre que la neutralité avait cessé par le rétablissement de la paix au moment de l'arrêt du *Wimbledon* <sup>4)</sup>.

Enfin les Puissances requérantes estiment que pour ce qui est du simple transit dans le canal de Kiel, l'Allemagne, par l'effet du Traité de Versailles, n'a pas de responsabilité d'Etat neutre. Elle doit, en vertu du Traité, laisser assurer librement ce transit : elle n'est donc pas responsable quand il s'effectue ; elle ne saurait y mettre obstacle en alléguant sa neutralité. Semblable position pour l'Allemagne est dictée par le texte du Traité de Versailles ; elle est conforme au désir de libre utilisation du canal ; elle est en harmonie avec les règles suivies dans les canaux de Suez et de Panama où le transit n'affecte

1) *Contre-Mémoire*, p. 49.

2) *Mémoire*, p. 13. — *Réplique*, pp. 76 à 77 et 86 à 88.

3) *Réplique*, pp. 80 à 86.

4) *Mémoire*, pp. 11—14. — *Réplique*, pp. 93 à 98.

pas la neutralité de l'État riverain puisqu'il est assuré même aux navires de guerre belligérants <sup>1)</sup>).

A toutes les considérations présentées par le Contre-Mémoire les Puissances requérantes font d'ailleurs cette réponse que la thèse du Gouvernement allemand consiste à lire l'article 380 comme n'ouvrant le canal de Kiel au libre transit qu'en temps de paix : or, loin d'employer cette formule restrictive, cet article déclare le canal et ses accès « toujours libres et ouverts sur un pied de parfaite égalité » aux navires des nations en paix avec l'Allemagne.

Les Puissances requérantes estiment en conséquence qu'aucune des objections qu'on a tenté de dresser contre la règle de libre passage posée par l'article 380 du Traité de Versailles n'est fondée, qu'en droit cette règle subsiste intégralement et doit être appliquée dans sa teneur et que, par suite, l'arrêt du *Wimbledon* doit être tenu pour contraire aux obligations assumées par l'Allemagne.

#### RÉPARATION DES DOMMAGES.

Sans contredire le principe que, pour le cas où il serait jugé que les autorités allemandes ont à tort refusé le passage au *Wimbledon*, le Gouvernement allemand doit réparer le préjudice subi de ce chef, le Contre-Mémoire conteste le montant de l'indemnité réclamée.

Il prétend tout d'abord que le Gouvernement allemand ne saurait être responsable que pour un retard de deux jours au plus et non de onze jours parce que le navire, en présence du refus à lui opposé, n'aurait pas dû attendre aussi longtemps pour continuer sa route par une autre voie.

Mais cette façon de retourner les responsabilités est vraiment inadmissible : le *Wimbledon* était en droit de passer ; les autorités allemandes n'étaient pas en droit de lui refuser le passage ; le *Wimbledon* était en droit d'insister pour obtenir le passage et d'espérer que les démarches faites auprès du

1) *Réplique*, pp. 69 et 70 ; 84 et 85.

Gouvernement allemand aboutiraient à ce résultat. La réparation du dommage doit être à la charge de qui a méconnu les règles établies par traité.

En fait, l'arrêt du *Wimbledon* fut effectué le 21 mars ; la démarche de l'Ambassade de France à Berlin est du 23 mars <sup>1)</sup>, la réponse du Ministère Allemand des Affaires étrangères n'est que du 26 mars <sup>2)</sup>. Or l'affaire n'est ni spéciale au navire, ni du ressort exclusif de l'Ambassade de France ; elle engage une question de principe intéressant l'application du Traité de Versailles. On comprend dès lors que le capitaine ait attendu des instructions de ses armateurs, les « Affréteurs Réunis » qui, le 30 mars au soir, devançant ainsi la démarche que fera, le 6 avril, la Conférence des Ambassadeurs, lui télégraphient l'ordre de prendre la voie des détroits danois. Il n'y a eu vraiment aucune négligence imputable au navire.

En second lieu, le Contre-Mémoire conteste la demande de 33.333 fr. 33 à titre de contribution du navire aux frais généraux de la société et d'indemnité pour perte de trafic. Il y voit « une demande de dédommagement pour manque à gagner, ce qui, d'après un principe généralement reconnu du droit des gens, n'est pas admissible ».

Il est à remarquer tout d'abord que cette somme ne représente pas uniquement un bénéfice net dont la Société « Les Affréteurs Réunis » a été privée. Elle correspond principalement à la participation du *Wimbledon* aux charges financières incombant à la Société et qui figurent sur les livres de celle-ci sous la rubrique : « Frais généraux d'exploitation ». Ce compte présente au 31 décembre 1921 un solde débiteur de 15,751,254 fr. 43. Cette somme représente les frais que la Société a dû exposer en dehors des frais courants se rapportant à chaque voyage particulier de navires, pour exploiter un matériel naval de 150.200 tonnes de portée en lourd. Le *Wimbledon* dont la portée en lourd est de 6.200 tonnes et qui a été exploité par les « Affréteurs Réunis » pendant sept mois de l'année de 1921, doit prendre sa quote-part de cette dépense. Il est juste que le montant de cette quote-part correspondant

1) *Contre-Mémoire*, Annexes, n° 1.

2) *Contre-Mémoire*, Annexes, n° 2.

aux onze jours d'arrêt du navire entre en compte dans l'indemnité. Cela constitue plus de la moitié de la somme réclamée sous le n° 4.

Pour le surplus il est juste d'envisager que les opérations du *Wimbledon* devaient procurer un bénéfice à la Société et d'attribuer à celle-ci une indemnité du chef du dommage qu'elle éprouve à ce titre par l'effet de l'immobilisation du navire.

Il est, d'ailleurs, tout à fait inexact de prétendre comme le fait le Contre-Mémoire que d'après « un principe généralement reconnu du droit des gens » le dédommagement pour manque à gagner « n'est pas admissible ». Le contraire est établi par la doctrine et par la jurisprudence internationale.

Le principe que le dommage injustement causé doit être intégralement réparé est un principe de justice reconnu par le droit commun des peuples civilisés.

Le paragraphe 252 du Code civil allemand dispose à cet égard :

« Le dommage à réparer comprend aussi le gain manqué. Doit être considéré comme manqué le gain qui pouvait être attendu avec vraisemblance selon le cours ordinaire des choses ou selon les circonstances particulières, spécialement selon les dispositions prises ».

Et dans l'exposé des motifs du projet de ce Code, on lit :

« L'auteur du délit doit indemniser la personne lésée de tous les dommages résultant pour elle de l'acte illicite, sans considérer s'il y a eu acte intentionnel ou seulement négligence, même négligence légère, et sans que la loi fasse une distinction entre dommages directs et indirects ». <sup>1)</sup>

Ce principe de réparation intégrale est suivi également dans l'ordre international. Von Liszt le constate dans les termes suivants :

« La réparation comprend le dommage éprouvé et le gain manqué » <sup>2)</sup>.

La sentence arbitrale rendue par M. Asser le 29 novembre

1) *Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuche für das Deutsche Reich*, Berlin, 1888, t. II, op. 738—739.

2) VON LISZT, *Das Völkerrecht systematisch dargestellt*, 9e édit., Berlin, 1913, § 24, v. 1, p. 185.

1902 entre les Etats-Unis d'Amérique et la Russie dans l'affaire du *Cape Horn Pigeon* <sup>1)</sup> énonce la même règle dans les termes plus clairs :

« Considérant que le principe général du droit civil, d'après lequel les dommages-intérêts doivent contenir une indemnité non seulement pour le dommage qu'on a souffert, mais aussi pour le gain dont on a été privé, est également applicable aux litiges internationaux et que, pour pouvoir l'appliquer, il n'est pas nécessaire que le montant du gain dont on se voit privé puisse être fixé avec certitude, mais qu'il suffit de démontrer que dans l'ordre naturel des choses on aurait pu faire un gain dont on se voit privé par le fait qui donne lieu à la réclamation ».

Le manque à gagner est également pris en considération pour la fixation de l'indemnité par le Président de la Confédération Suisse statuant le 30 décembre 1896 entre la France et le Vénézuéla (affaire Fabiani <sup>2)</sup>), par le Tribunal arbitral statuant à Berne, le 29 mars 1900, entre les Etats-Unis d'Amérique, la Grande-Bretagne et le Portugal (affaire du chemin de fer de la baie Delagoa <sup>3)</sup>), par la Commission mixte italo-vénézuélienne de 1903 (affaires Martini et Poggioli <sup>4)</sup>), par la Commission mixte établie à la même époque entre les Etats-Unis d'Amérique et le Vénézuéla (affaires Irène Roberts et Monnot <sup>5)</sup>).

Si dans certaines sentences arbitrales on voit écarter la réclamation pour manque à gagner ou, comme on le dit parfois, pour dommages indirects, c'est en réalité non point parce que la réparation du manque à gagner n'est pas due mais parce que la preuve de ce manque à gagner ou du rapport entre celui-ci et le fait illicite engageant la responsabilité n'était pas fournie. Or, dans le cas présent, cette preuve est fournie et la réparation complète est due.

1) DESCAMPS ET RENAULT, *Recueil international des Traités du X<sup>e</sup> siècle*, 1902, p. 299.

2) LA FONTAINE, *Pasicrisie internationale*, Berne, 1902, p. 364—366.

3) LA FONTAINE, *Pasicrisie internationale*, p. 399 et 402.

4) RALSTON, *Venezuelan Arbitrations of 1903*, p. 843—844 et 870—871.

5) RALSTON, *Venezuelan Arbitrations of 1903*, p. 144—145.

Le Contre-Mémoire prétend enfin — sans d'ailleurs fournir aucun motif à l'appui — que le Gouvernement allemand ne saurait reconnaître l'obligation de payer une indemnité en monnaie autre que la monnaie allemande. Très nombreuses sont les sentences arbitrales qui condamnent un Etat à payer une indemnité en une monnaie autre que la sienne. Il suffit de citer comme exemples : les sentences du 29 novembre 1902 par lesquelles M. Asser a condamné la Russie à payer aux Etats-Unis d'Amérique diverses sommes calculées en dollars (affaires du *Cap Horn Pigeon* et autres<sup>1)</sup>) et celle du 11 octobre 1921 par laquelle la Cour permanente d'Arbitrage de La Haye condamna le Pérou à payer à la République Française diverses sommes calculées en francs.

D'ailleurs, en présence de cette résistance du Contre-Mémoire à ce que le montant de l'indemnité soit fixé en francs et comme l'élément principal pour l'estimation du dommage se trouve dans un taux d'affrètement fixé en livres sterling, il appartient à la Cour d'apprécier s'il ne serait pas plus équitable de déterminer la partie de l'indemnité afférente à l'immobilisation et au déroutement en livres sterling. Si tel était son sentiment, comme le taux d'affrètement était de 17 sh. 6 par tonne et par mois et la portée en lourd du navire de 6,200 tonnes ce qui fixe la location mensuelle à 5,425 livres sterling, l'indemnité pour 11 jours d'immobilisation du navire devrait être fixée à 1, 989 livres sterling 3 sh. 4, et l'indemnité pour déroutement de deux jours, sur les mêmes bases, à 361 livres sterling 13 sh. 6. Le reste de l'indemnité resterait fixé comme il a été dit à la page 14 du Mémoire.

---

## CONCLUSIONS.

Plaise à la Cour,

Se déclarer valablement saisie par la requête qui lui a été adressée le 16 janvier 1923, conformément à l'article 40

---

<sup>1)</sup> DESCAMPS ET RENAULT, *Recueil international des Traités du X<sup>e</sup> siècle*, 1902, p. 298 et suiv.

du Statut, au nom des Gouvernements de Sa Majesté britannique, de la République française, de Sa Majesté le Roi d'Italie et de Sa Majesté l'Empereur du Japon, Principales Puissances alliées aux termes du Traité de Paix de Versailles du 28 juin 1919, agissant conjointement ;

Au fond,

Attendu que l'article 380 du Traité de Versailles dispose que : « *Le canal de Kiel et ses accès seront toujours libres et ouverts sur un pied de parfaite égalité aux navires de guerre et de commerce de toutes les nations en paix avec l'Allemagne* » ;

Attendu que cette liberté de passage est établie sans distinguer entre le temps de paix, le temps de guerre et le temps de neutralité ;

Attendu que les entraves que l'Allemagne est en droit d'apporter à la liberté de passage font l'objet d'une énumération limitative contenue dans l'article 381, alinéa 2, énumération à laquelle il est par suite impossible d'ajouter quelque chose et que le cas du *Wimbledon* ne rentre pas dans les termes de cette énumération ;

Attendu que l'Allemagne ne saurait, ce que d'ailleurs elle ne tente pas de faire, opposer à l'application de l'article 380 l'obligation, à raison de sa neutralité, d'interdire le transit de munitions dans les conditions où il s'opérerait à bord du *Wimbledon* ;

Que semblable obligation n'existe pas ;

Attendu que vainement l'Allemagne tente d'invoquer sa souveraineté et ses prérogatives d'Etat neutre pour prétendre édicter, en vertu de son autorité propre, une interdiction de transit des munitions dans le canal de Kiel ;

Que sans même s'arrêter au fait que, pour arriver à cette interdiction, l'Allemagne a, au cours et non au début de la guerre russo-polonaise, changé ses règles de neutralité par les ordonnances des 25 et 30 juillet 1920, il y a lieu de reconnaître que cette Puissance ne saurait par un acte unilatéral déroger aux dispositions établies par les articles 380 et suivants du Traité de Versailles ;

Attendu que, d'ailleurs, le transit de munitions dans le canal de Kiel n'affecte pas la neutralité de l'Allemagne et que

ce qui le montre bien c'est que semblable transit dans le canal de Suez ou celui de Panama n'est pas considéré comme affectant la neutralité de la Puissance riveraine ;

Attendu que l'on peut ajouter, par un motif d'ailleurs surabondant, qu'au moment de l'arrêt du *Wimbledon* la situation de neutralité avait cessé pour l'Allemagne par l'effet du rétablissement de la paix entre la Pologne et la Russie ;

Par ces motifs et tous autres que la Cour voudra bien ajouter,

Dire et juger, tant en l'absence qu'en la présence du Gouvernement de l'Empire allemand :

Qu'à tort les autorités allemandes ont refusé, le 21 mars 1921, au vapeur *Wimbledon* l'accès du canal de Kiel ;

Qu'en conséquence le Gouvernement allemand est tenu à la réparation du préjudice subi de ce chef par ledit navire et ses affréteurs, qu'il y a lieu d'évaluer ce préjudice à la somme de 174,082 fr. 68 cent, et aux intérêts à 6 % l'an, à dater du 20 mars 1921 à moins que la Cour n'estime plus équitable de calculer en livres sterling la partie de l'indemnité correspondant à l'immobilisation et au déroutement du navire et ce sur les bases énoncées à la Réplique ;

Que le Gouvernement de l'Empire allemand devra remettre le montant de ladite indemnité au Gouvernement de la République française dans le délai d'un mois à compter de la sentence ;

Et que faute de s'acquitter ainsi le Gouvernement allemand devra payer les intérêts à 10 % de la somme se trouvant due, tant en principal qu'en intérêts, à l'expiration dudit délai d'un mois.

## Annexes.

## N° 1.

Et

## TRAITÉ DE PAIX

ENTRE LES PUISSANCES ALLIÉES ET ASSOCIÉES ET  
L'ALLEMAGNE SIGNÉ A VERSAILLES LE 28 JUIN 1919.

## PARTIE XII.

PORTS, VOIES D'EAU ET VOIES FERRÉES.

## SECTION I.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

## ARTICLE 321.

L'Allemagne s'engage à accorder la liberté du transit à travers son territoire sur les voies les plus appropriées au transit international, par chemin de fer, par cours d'eau navigable ou par canal, aux personnes, marchandises, navires, bateaux, wagons en services postaux en provenance ou à destination des territoires de l'une quelconque des Puissances alliés et associées, limitrophes ou non; à cet effet, la traversée des eaux territoriales sera permise. Les personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons et services postaux ne seront soumis à aucun droit de transit, ni à aucun délai ou restriction inutiles, et ils auront droit, en Allemagne, au traitement national, en tout ce qui concerne les taxes et les facilités, ainsi qu'à tous autres égards.

Les marchandises en transit seront exemptes de tous droits de douane ou autres droits analogues.

Toutes taxes ou charges, grevant le transport en transit, devront être raisonnables, eu égard aux conditions du trafic. Nulle redevance, facilité ou restriction ne devra dépendre, directement ou indirectement, de la qualité du propriétaire ou de la nationalité du navire ou autre moyen de transport qui aurait été ou qui devrait être employé sur une partie, quelconque du parcours total.

SECTION II.  
NAVIGATION.

CHAPITRE PREMIER.  
LIBERTÉ DE NAVIGATION.

ARTICLE 327.

Les ressortissants des Puissances alliées et associées ainsi que leurs biens, navires et bateaux, jouiront, dans tous les ports et sur les voies de navigation intérieure de l'Allemagne, d'un traitement égal à tous égards, à celui des ressortissants, des biens et des navires et bateaux allemands.

En particulier, les navires et bateaux de l'une quelconque des Puissances alliées et associées seront autorisés à transporter des marchandises de toute nature et des passagers à destination ou en provenance de tous ports ou localités situés sur le territoire de l'Allemagne auxquels les navires et bateaux allemands peuvent avoir accès, à des conditions qui ne seront pas plus onéreuses que celles appliquées dans le cas de navires et bateaux nationaux; ils seront traités sur le pied d'égalité avec les navires et bateaux nationaux, en ce qui concerne les facilités et charges de ports et de quai de toute sorte, y compris les facilités de stationnement, de chargement et de déchargement, les droits et charges de tonnage, de quai, de pilotage, de phare, de quarantaine et tous droits et charges analogues, de quelque nature qu'ils soient, perçus au nom et au profit du Gouvernement, de fonctionnaires publics, de particuliers, de corporations ou d'établissements de quelque espèce que ce soit.

Au cas où l'Allemagne accorderait à l'une quelconque des Puissances alliées et associées ou à toute autre Puissance étrangère, un traitement préférentiel, ce régime sera étendu sans délai et sans conditions à toutes les Puissances alliées et associées.

Il ne sera apporté à la circulation des personnes et des navires et bateaux d'autres entraves que celles résultant des dispositions relatives aux douanes, à la police, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration ou à l'immigration, ainsi qu'à l'im-

### III

portation ou à l'exportation des marchandises prohibées. Ces dispositions, raisonnables et uniformes, ne devront pas entraver inutilement le trafic.

#### SECTION IV.

##### JUGEMENT DES LITIGES ET REVISION DES CLAUSES PERMANENTES.

##### ARTICLE 378.

A l'expiration d'un délai de cinq ans à dater de la mise en vigueur du présent Traité, les dispositions des articles 321 à 330, 332, 365, 367 à 369 pourront, à tout moment, être révisées par le Conseil de la Société des Nations.

A défaut de revision, le bénéfice d'une quelconque des stipulations contenues dans les articles énumérés ci-dessus ne pourra, à l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, être réclamé par une des Puissances alliées et associées en faveur d'une portion quelconque de ses territoires pour laquelle la réciprocité ne serait pas accordée. Le délai de cinq ans, pendant lequel la réciprocité ne pourra pas être exigée, pourra être prolongé par le Conseil de la Société des Nations.

---

## N° 2.

### TRAITÉ PRÉLIMINAIRE DE PAIX ET CONDITIONS D'ARMISTICE ENTRE LA POLOGNE ET LES RÉPU- BLIQUES DES SOVIETS DE RUSSIE ET D'UKRAINE, SIGNÉS A RIGA LE 12 OCTOBRE 1920.

#### ARTICLE PREMIER.

Conformément au principe que les peuples ont le droit de décider de leur sort, les deux parties contractantes reconnaissent l'indépendance de l'Ukraine et de la Russie Blanche, et acceptent et décident que la frontière orientale de la Pologne, c'est-à-dire la frontière entre la Pologne d'une part, et l'Ukraine et la Russie Blanche de l'autre, sera constituée par une ligne

longeant la Dzwina (Dwina) occidentale depuis la frontière entre la Latvie et la Russie jusqu'au point . . . . (suit la description de la frontière jusqu'au confluent du Zbrucz et du Dniestr).

La Russie et l'Ukraine renoncent à tous droits et à toutes prétentions sur les territoires situés à l'Ouest de cette frontière. De son côté, la Pologne renonce au profit de l'Ukraine et de la Russie Blanche à tous droits et à toutes prétentions sur les territoires situés à l'Est de cette frontière. La détermination exacte de ladite frontière, son tracé sur le terrain, ainsi que la pose des poteaux-frontières, seront confiés à une Commission mixte de délimitation, convoquée sans délai après la ratification de ce traité.

Les deux parties contractantes décident que, autant que des territoires litigieux entre la Pologne et la Lithuanie font partie des territoires situés à l'Est de la frontière sus-indiquée, le règlement de la question de l'attribution de ces territoires à l'un des deux États appartiendra exclusivement à la Pologne et à la Lithuanie.

#### ARTICLE 2.

Les deux parties contractantes se garantissent réciproquement le respect de leur souveraineté nationale, l'abstention de toute intervention dans les affaires intérieures de l'autre partie, et décident d'insérer dans le Traité de paix l'engagement qu'elles prendront de ne pas former ni appuyer des organisations ayant pour but la lutte armée contre l'autre partie contractante, l'abolition de son régime politique ou social, la violation de son intégrité territoriale, ainsi que des organisations qui prétendent représenter le Gouvernement de la partie adverse. A partir de la ratification du présent Traité, les deux parties contractantes s'engagent à n'appuyer aucune action militaire étrangère contre l'autre partie.

#### ARTICLE 5.

Les parties contractantes renoncent mutuellement à toute indemnité pour leurs dépenses militaires, celles-ci comprenant les dépenses de l'Etat en vue de la guerre, aussi bien que

les pertes de guerre, c'est-à-dire les pertes subies par l'Etat ou par les citoyens pendant la guerre sur les territoires où ont eu lieu les opérations militaires, par suite d'opérations ou de mesures militaires.

#### ARTICLE 7.

Dès la signature de ce traité, seront formées des Commissions mixtes qui procéderont immédiatement à la remise des otages et à l'échange immédiat des prisonniers civils, des internés et autant que possible des prisonniers de guerre, et organiseront le rapatriement des exilés, réfugiés et émigrés.

Les Commissions mixtes ci-dessus mentionnées ont le droit de protéger et de secourir les prisonniers de guerre les prisonniers civils, les internés, les otages, ainsi que les exilés, les réfugiés et les émigrés.

Pour régler la question du rapatriement immédiat des otages, des prisonniers civils, des internés, des réfugiés, des exilés et des émigrés, ainsi que des prisonniers de guerre, les parties s'engagent, immédiatement après la signature du présent traité, à conclure un accord spécial sur ces questions.

#### ARTICLE 8.

Les deux parties contractantes s'engagent à donner, aussitôt après la signature de ce traité, l'ordre de suspendre toute action judiciaire, administrative, disciplinaire ou autre, intentée contre les prisonniers civils, les internés, les otages, les exilés, les émigrés, les prisonniers de guerre, ainsi que l'exécution des punitions ordonnées contre ces personnes par n'importe quelle procédure.

La suspension de la punition peut ne pas avoir pour conséquence la libération ; en ce cas, les intéressés devront être livrés avec leur dossier aux autorités du pays dont ils sont les ressortissants.

Mais si ces personnes déclarent ne pas vouloir rentrer dans leur pays, ou si les autorités de ce pays ne le leur permettent pas, elles peuvent de nouveau être privées de liberté.

## N° 3.

CONTRAT D'AFFRÈTEMENT DU « WIMBLEDON »,  
 THE BALTIC AND WHITE SEA CONFERENCE UNIFORM TIME  
 CHARTER 1912 FOR EUROPEAN ETC. TRADE AS REVISED  
 BERLIN 1912.

28th January 1919.

**Code-Name** It is this day mutually agreed between the Lowlands Steam  
**Baltim** Shipping C° Owners of the good Steamer called *Wimbledon*  
**Description** of 3.767/2.436 tons Register, classed 100.A.I. indicated . . . .  
**of steamer.** Horse power, carrying about 6.200 tons dead weight on Board  
 of Trade summer freeboard inclusive of Bunkers, having as per  
 Builder's plan 328474/301180 cubic-feet grain/bale capacity,  
 exclusive of permanent Bunkers, which contain about . . . .  
 tons, and capable of steaming about 8 1/2/9 knots an hour in  
 good weather and smooth water on a consumption of about  
 26 tons best Cardiff coal, now trading, and Société Les Affré-  
**Charterers.** teurs Réunis of Paris as Charterers.

**Period.** 1. That the said Owners agree to let, and the said Charter-  
 ers agree to hire the said Steamer for the term of eighteen  
 calendar months from the time (the day not to be a Sunday  
 or a legal Holiday) the said steamer is delivered and placed  
 at the disposal of the Charterers ready to load and after  
 written notice has been given between the hours of 9 a.m.  
 and 6 p.m. or between 9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at  
**Port** a. U. K. Coal Port, in such dock or at such wharf or place  
**of delivery.** immediately available and where she can always safely lie  
 afloat, as Charterers may direct, she being then tight, staunch,  
 strong, and in every way fitted for ordinary cargo service  
 (with her complement of officers and crew); to be employed  
**Trade.** in lawful trades for the conveyance of lawful, not injurious,  
 inflammable or dangerous merchandize (such as acids, explo-  
 sives, calcium, carbide, ferro-silicon; naphtha, petroleum,  
 tar or any of their products) also no live stock to be shipped,  
 between good and safe ports or places as Charterers may direct  
 with the exclusions contained in steamers Marine Policies

(see Institute Warranties). Charterers not to cancel any of the Warranties unless first approved by owners. No Australia, no American Coasting trade or British Coasting trade. No regular coal trade (but coals out and cargo home not to be considered as regular coal trade). No regular trade (but cargo out and ore home not to be considered as regular ore trade. Trading always to be in accordance with the British Admiralty's instructions, also according to war risk clubs rules while such are in force. Sugar in bulk, etc. or salt in bulk not to be carried. Where she can always safely lie afloat, as Charterers or their Agents shall direct, on the following conditions.

**Owners  
to provide.**

2. That the Owners shall provide and pay for all the provisions and wages, and for the insurance of the steamer, and for all deck and engine-room stores and maintain her in a thoroughly efficient state in hull and machinery for and during the service.

Owners to provide one winchman per hatch, if further winchman are required or if the stevedores will not work with men from the crew at the winches, charterers to provide and pay winchmen from land.

**Charterers  
to provide.**

3. That the Charterers shall provide and pay for all the coals, fuel, water for boilers, portcharges, pilotages (whether compulsory or not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assistance, consulages (except consular shipping and discharging fees of the Captain, officers, engineers, firemen and crew) canal, dock and other dues and charges (also to pay all dock, harbour and tonnage dues at the port of delivery and re-delivery unless incurred through cargo carried before delivery or after re-delivery) agencies, commissions, expenses of loading, trimming, stowing, unloading, weighing, tallying and delivery of cargoes, surveys on hatches and protests (if relating to cargo) and all other charges and expenses whatsoever, except those above stated.

**Bunkers.**

4. That the Charterers at the port of delivery and the Owners at the port of re-delivery shall take over and pay for all coal remaining in Steamer's bunkers, at the current price of

the respective ports. The Steamer to be re-delivered with not less than . . . tons and not exceeding . . . tons coals in Steamer's bunkers.

**Hire.** 5. That the said Charterers shall pay as hire for the said Steamer: 22/- per ton on steamer's Summer deadweight capacity, par calendar month, commencing from the time the Steamer is placed at the disposal of Charterers, and pro rata for any fractional part of a month (the days to be taken as fractions of a month of 30 days) until her re-delivery to Owners as herein stipulated.

**Payment.** That the payment of the hire shall be made as follows; in London in cash, without discount, monthly in advance.

In default of such payment or payments, as herein specified, the Owners shall have the faculty of withdrawing the said steamer from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they (the Owners) may otherwise have on the Charterers under this Charter.

**Loading and discharging.** 6. That the cargo or cargoes shall be laden (with due regard to seaworthiness) and/or discharged by Stevedores appointed by Charterers in any dock, or at any wharf or place the Charterers or their Agents may direct, where the Steamer can always safely lie afloat.

The owners shall provide gear capable of handling lifts up to two tons and maintain the ordinary cargo gear of the Steamer as fitted, but gear for heavier lifts, shall be for Charterers' account.

Any other special gear including any special ropes, hawsers and chains required by the custom of the port for mooring shall be for Charterers' account.

All runners, ropes and slings actually used for loading and discharging shall be paid for by Charterers.

**Re-delivery.** 7. That the Steamer (unless lost) shall be re-delivered on the expiration of this Charter-Party in same good order as when delivered to the Charterers (fair wear and tear excepted) at an icefree port in Charterers' option in the United Kingdom or France, Bordeaux/Havre range, between the hours of 6

**Notice.** a.m. and 6 p.m. but the day of re-delivery shall not be a Sunday or legal Holiday, always unless Owners agree to take re-delivery earlier.

The Charterers to give the Owners not less than ten days' written notice at which port and on about which day the steamer will be re-delivered.

Should the Steamer be on a voyage at the expiration of the periode fixed by this Charter, the Charterers are to have the use of the Steamer at the rate and on the conditions herein stipulated to enable them to complete the voyage, provided always that the said voyage was reasonably calculated to be completed about the time fixed for the termination of the Charter.

Money in dispute to be deposited in the joint names of the parties to this Charter party with approved bankers at the place of payment of the hire until the dispute has been settled by the arbitrators.

**Gargo space.** 8. That the whole reach and lawful burthen of the Steamer, including lawful deck-capacity (compatible with vessel's seaworthiness) not exceding what she can reasonably stow and carry, shall be at the Charterers' disposal, reserving only proper and sufficient space for Steamer's officers, crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores. When cargo is shipped on deck it shall be at Charterers' or Shippers' risk.

**Captain.** 9. That the Captain shall prosecute his voyages with the utmost dispatch, and shall render all customary assistances with Ship's crew. Although appointed by the Owners the Captain shall be under the orders and direction of the Charterers as regards employment, agency, or other arrangements; and the Charterers hereby agree to indemnify the Owners from all consequences or liabilities that may arise from the Captain or Officers personally or by Agents signing Bills of Lading or other documents or otherwise complying with such orders, as well as from any irregularity in the Steamer's papers or for over-carrying good. Owners shall not be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces, or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by

bad stowage or otherwise, the Stevedore being employed by the Charterers.

**Misconduct.** 10. That if the Charterers shall have reason to be dissatisfied with the conduct of the Captain, Officers, or Engineers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same and, if necessary and practicable, make a change in the appointments.

**Directions for Captain Logs** 11. That the Charterers shall furnish the Captain from time with all requisite instructions and sailing directions in writing and the Captain and Engineer shall keep full and correct logs of the voyage or voyages, which logs are to be accessible and patent to Charterers or their Agents.

**Breakdown.** 12.. That in the event of loss of time from deficiency of men or Owner's stores, breakdown of machinery, or damage to hull or other accident preventing the working of the Steamer and lasting more than twenty-four consecutive hours, the hire shall cease from the commencement of such loss of time until she be again in an efficient state to resume her service ; but should the Steamer be driven into port, or to anchorage by stress of weather, or from any accident to the cargo, or in the event of the steamer trading to shallow harbours, rivers, or ports where there are bars causing detention to the Steamer through grounding or otherwise, time so lost and expenses incurred (other than repairs) shall be for Charterers' account.

"The ship, in addition to any liberties expressed or implied in this Charter shall have the liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages or otherwise howsoever given by His Majesty's Government or any Department thereof, or any person acting or purporting to act with the authority of His Majesty, or of His Majesty's Government, or of any Department thereof, or by any Committee or person having, under the terms of the War Risks' Insurance on the ship, the right to give such orders or directions, and nothing done or not done by reason of such any orders or directions shall be deemed a deviation." This also applies to any instructions given by the French Government.

*Time Charter. — Special Clause.*

It is a condition of this charter and the Charterers undertake that :

1. The ship shall be employed only in such trades employments and shall carry only such goods, persons and things as are lawful for a British ship, and are not for the time being prohibited by His Majesty's Government.

2. The ship shall not be used nor be documented in any such way nor shall she carry any such cargo or any cargo so documented as would expose her to seizure or condemnation by Great Britain or any of her Allies.

3. There shall not be any breach of any of the warranties which are now or may during the continuance of this charter be contained in the policies or contracts of insurance of the ship with the War Risks Insurance Association in which the ship is entered. The warranties now contained in such policies are as follows :

a) That the ship shall be employed only in commercial trading (Note 1).

b) That the ship shall not engage in any trade prohibited by His Majesty's Government or by the Committee of the Association, and shall comply as far as possible, with the orders of His Majesty's Government and the directions of the Committee as to sailing, routes, ports of call, stoppages, arrival and otherwise.

c) That the ship shall leave an enemy's port within the days of grace allowed by the enemy and shall comply with the terms of any pass granted by the enemy.

d) That the ship shall not enter or leave, or attempt to enter or leave, any port which is known to be blockaded by the enemy.

Upon breach of any of the conditions and undertakings mentioned in this clause, the Owners shall have the right at any time to withdraw the ship from the service of the Charterers, without prejudice to any claim they, the Owners, may

have on the Charterers in pursuance or for breach of this charter. (Note 2.)

13. That the Charterers shall give Owners sufficient time for cleaning boilers.

14. That throughout this Charter losses or damages whether in respect of goods carried or to be carried or in other respects arising or occasioned by the following causes shall be absolutely excepted, viz. :

The Act of God, perils of the sea, fire on board, in hulk, craft, or on shore, barratry of the Master or Crew, enemies, pirates, robbers, or thieves, arrests and restraints of princes, rulers, and peoples, collisions and strandings, explosions, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect, even if existing at the beginning of the voyage, in the hull, boilers, machinery, or appurtenances, negligence, default, or error of judgment of the Pilot, Master, or Crew, or other servants of the Owners, in the management or navigation of the Steamer.

The Steamer has liberty to tow or to be towed and to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life or property.

(Advances) 15. That should the Captain require funds for ordinary disbursements for Steamer's account at any port, Charterers or their Agents are to advance the same, such advances shall be deducted from the next hire, but Charterers shall in no way be responsible for the application of such advance.

Excluded  
ports.  
Ice. 16. That the Steamer shall not be ordered to any port where fever or pestilence is prevalent or any ports blockaded or where hostilities are being carried on or any ice-bound port or any port where lights or lightships are or are about to be withdrawn by reason of ice or war, or where there is risk that in the ordinary course of things the steamer will not be able on account of ice to enter the port or to get out after having completed loading or discharging, nor shall steamer be obliged to force ice. Should the steamer be detained by any of the

above causes such detention shall be for Charterer's account. Nevertheless, if on account of ice Captain should consider it dangerous to remain at port of loading for fear of steamer being frozen in and/or damaged he shall have liberty (but not be obliged), to sail to a convenient open place and await Charterers fresh instructions.

**Quarantine.** 17. That detention and all expenses arising through  
**Détention.** quarantine (including cost of fumigation), strikes, lock-outs, shall be for Charterers' account.

**Loss** 18. That should the steamer be lost or missing, the hire  
**of steamer.** shall cease from the date when she was lost or last spoken, or if not spoken, then from the date when last seen, and hire paid in advance and not earned shall be returned to the Charterers.

**Overtime, etc.** 19. That the Steamer is to work day and night if required, all overtime to be paid by Charterers. The Charterers shall pay all overtime at current rate to Officers, Engineers, Firemen and Crew and for all meals properly supplied to Pilots, Stevedores, Tallymen, Custom House Officials and Labourers.

**Dunnage.** 20. That the Charterers shall supply and pay for all dunnage required, but shall have the free use of any dunnage that may be in the steamer.

**Lien.** 21. That the Owners have a lien upon all cargoes and all sub-freights for hire and general average contribution, and for all expenses and damages due under or for breach of this charter and Charterers to have a lien on the Steamer for all moneys paid in advance and not earned.

**Salvage.** 22. That all salvage and assistance to other vessels be for Owners' and Charterers' equal benefit after deducting Master's and Crew's proportion, all legal and other expenses and repairs of damages incurred, including loss of time and coal.

**Sublet.** 23. That the Charterers shall have the option of subletting the Steamer giving due notice to Owners, but the original Charterers always to remain responsible to Owners for due performance of this Charter. The Steamer not to be relet more than once however and sub-Charterers to be approved by Owners, but such approval not to be unreasonably withheld.

**War.** 24. That in the event of war between the nation to whose flag the chartered Steamer belongs and any European power or any other power operating or likely to operate in European waters, Charterers and/or Owners shall have the option of cancelling this Charter.

That no voyage be undertaken, and no goods, documents or persons shipped that would involve risk of seizure, capture, repatriation or penalty by Rulers or Governments.

**Arbitration.** 27. That any dispute arising under this Charter shall be referred to arbitration in London, one Arbitrator to be nominated by the Owners and another by the Charterers, and in case such Arbitrators shall not agree, then to the decision of an Umpire who shall be appointed by the said Arbitrators, and the award of the said Arbitrators or Umpire shall be final and binding upon both parties hereto. The Arbitrators including the Umpire shall be Commercial men.

**General Average.** 28. General Average shall be settled according to York and Antwerp Rules, 1890.

**Penalty.** 29. Penalty for non-performance of this contract, proved damages.

**Anchorage.** 30. A commission of five per cent, on the hire paid and earned under this Charter and on any continuation is payable to Rosenvinge and Co.

31. Delivery must take place as soon as steamer is free from Government Service, but if steamer is in a foreign port,

Charterers to take her in this foreign port, and the Charterparty to commence from that moment, in other words del<sup>y</sup>, of vessel will take place where steamer is free, whether this be in France, England or elsewhere.

Should steamer be unable to give del<sup>y</sup>, by 31st. March 1919, the time from that date to the time of del<sup>y</sup>, to be deducted from the chartered period of eighteen months, and if she is not delivered by the 30th June 1919 Charterers to have the option of cancelling this charter.

32. In case the steamer is requisitioned after del<sup>y</sup>, this charter to be null and void, unless otherwise mutually agreed.

33. Owners to have the liberty of putting steamer through survey, or do any necessary repairs prior to delivery, or during the currency of the charter.

34. If required by Charterers steamer to drydock yearly during the currency of this charter at a convenient port without shifting in U. K. or U. S. A. in Owners' option. Such operation not to exceed twenty-four hours or steamer is to be off hire.

35. Charterers are not to be held liable or held responsible for damage caused by collision to the steamer herself, or by her to other craft, quays, harbours etc. for which Owners would have been responsible if the same voyage had been undertaken for Owners' account, nor are the Charterers responsible for compensation to crew for accidents.

36. Charterers to have the benefit of Owners' Protecting Clubs, as far as the rules of such clubs permit.

37. No trading with any of the present Enemies of the Allies, either directly or indirectly.

38. Lloyds classification to be sufficient warranty of vessel's seaworthiness and condition.

39. This charter is concluded subject to the approval of the Shipping Controller.

For Charterers  
by authority of E. ARDITI Esq. Paris,  
(Signed) S. BARNES et J. ARDITI  
*as agents mandataires only.*

For and behalf  
of LOWLANDS STEAM SHIPPING Co Ltd.  
(Signed) Joh CRASS  
*Managing Director.*

29.1.19.

The original Stamped Charter Party is in our Possession.

MATTHEWS, WRIGHTSON and Co Ltd.

(Traduction) :

CHARTE-PARTIE TYPE 1912 ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE  
DE LA MER BLANCHE ET DE LA MER BALTIQUE POUR LE TRAFIC  
EUROPÉEN, ETC. RÉVISÉE À BERLIN EN 1912.

Nom en Code: Il a été, ce jour, mutuellement convenu entre The Low-  
*Baltim.* lands Steamshipping Co., Armateur du navire dénommé  
Spécification du navire. *Wimbledon*, de 3.767/2.436 tonneaux de jauge, classé 100 A. I.,  
force en chevaux indiquée . . . ., portée en lourd 6.200 tonnes  
environ, franc bord d'été, y compris les soutes, ayant d'après  
le plan du constructeur, 328.474/301,180 pieds cubiques de  
capacité grain/balle, soutes non comprises, lesquelles contien-  
nent environ . . . . tonnes, et pouvant filer 8 noeuds et demi  
et 9 noeuds par beau temps et mer calme avec une consumma-  
tion d'environ 26 tonnes de meilleur charbon Cardiff, actuel-  
lement en cours de voyage.

Affrètement. Et la Société « Les Affréteurs Réunis » de Paris, Affrètement.

Durée. 1. Les Armateurs ci-dessus louent auxdits Affréteurs qui  
acceptent ledit vapeur pour une durée de dix-huit mois  
de calendrier à partir du jour (qui ne devra pas être un  
dimanche ou un jour de fête légale) où le navire sera

Port  
de livraison.

livré et mis à la disposition des Affréteurs, prêt à charger et après qu'un avis écrit aura été donné entre 9 heures et 18 heures, ou entre 9 heures et 14 heures si c'est un samedi, dans un port charbonnier du Royaume-Uni, à tel dock, quai ou place immédiatement disponible et où il pourra rester à flot toujours en sûreté, ledit navire étant alors parfaitement étanche, fort et en tous points aménagé pour le transport d'une cargaison ordinaire (avec son complet d'Officiers et d'Équipage), pour être employé à tous trafics légaux de marchandises non prohibées, non dangereuses, inflammables ou corrosives (telles qu'acides, explosifs, calcium, carbure, ferrosilicium, naphte, pétrole, goudron ou dérivés) non plus que de bétail vivant, entre des ports ou lieux quelconques où le navire sera en sécurité, aux ordres des Affréteurs, à l'exclusion des endroits mentionnés dans les polices d'assurances maritimes sur vapeurs (voir garanties instituées), les Affréteurs ne pouvant annuler quelque'une de ces garanties sans avoir l'autorisation préalable des Armateurs. Aucun trafic d'Australie, de côtes américaines, de côtes anglaises. Aucun trafic régulier de charbon (mais les charbons de sortie et la cargaison d'entrée ne seront pas considérés comme trafic charbonnier régulier), aucun trafic régulier de minerai (mais la cargaison de sortie et le minerai d'entrée ne seront pas considérés comme trafic régulier de minerai). Le trafic se fera toujours d'accord avec les instructions de l'Amirauté britannique et également d'accord avec les règlements des Clubs de risques de guerre tant qu'ils seront en vigueur. Le transport de sucre ou de sel en vrac n'est pas autorisé. Le tout pourvu que le navire soit toujours en sécurité aux ordres des Affréteurs ou de leurs agents aux conditions suivantes.

Charges  
des Armateurs.

2. Les Armateurs fourniront et paieront toutes les provisions et les gages, l'assurance du navire, les réserves de pont et de machines et entretiendront le navire dans sa coque et ses machines de façon à ce qu'il soit parfaitement en état d'assurer le service pour la durée prévue.

Les Armateurs devront fournir un treuilliste par panneau, si d'autres treuillistes étaient nécessaires ou si les stevedores ne voulaient pas travailler aux treuils avec des membres de

l'équipage, les Affréteurs fourniront et payeront les treuilistes terriens.

**Charges  
des Affréteurs.**

3. Les Affréteurs fourniront et payeront tous les charbons, combustibles, eau pour les chaudières, frais de port, pilotage (obligatoires ou non), hommes de barre dans les canots, canotage, feu, assistance de remorqueurs, frais de Consul (à l'exception des frais consulaires pour embarquer ou débarquer le capitaine, les officiers, les mécaniciens, les chauffeurs et l'équipage), canal, docks et autres frais et charges (ainsi que les droits de dock, de port et de tonnage au port de livraison ou de délivraison à moins que ces frais ne se rapportent à la cargaison transportée avant la livraison ou après la délivraison) agences, commissions, frais de chargement, arrimage, manutention, déchargement, pesage, arrimage et livraison de cargaisons, expertises des panneaux et protêts (s'ils se rapportent à la cargaison) et tous autres frais et dépenses de quelque nature qu'elles soient, excepté celles mentionnées ci-dessus.

**Soutes.**

4. Les Affréteurs au port de livraison et les Armateurs au port de délivraison reprendront et payeront tout le charbon restant dans les soutes du navire au prix courant des ports respectifs. Le navire ne sera pas redélivré avec moins de . . . . tonnes et avec plus de . . . . tonnes de charbon dans ses soutes.

**Location.**

5. Les Affréteurs payeront la location du navire sur la base de 22/— par tonne sur la capacité de portée en lourd au franc bord d'été, par mois de calendrier à partir du jour où le navire sera mis à la disposition des Affréteurs et au prorata pour toute fraction de mois (les journées seront calculées comme fraction d'un mois de trente jours) jusqu'à la redélivraison aux Armateurs comme stipulé par la présente.

**Payement.**

Le paiement de la location sera effectué à Londres au comptant sans escompte, par mois et d'avance.

Faute de paiement ainsi spécifié, les Armateurs auront la faculté de retirer le vapeur du service des Affréteurs, sans préjudice de toute réclamation qu'ils pourront faire aux Affréteurs en vertu de la présente charte pour quelque cause que ce soit.

**Chargement et déchargement.** 6. La cargaison ou les cargaisons sera ou seront chargée ou chargées (eu égard à l'état de navigabilité du vapeur) et déchargée ou déchargées par des stevedores appointés par les Affréteurs dans tout dock ou à tout quai ou lieu choisi par les Affréteurs ou leurs Agents et où le navire pourra toujours être à flot en sécurité.

Les Armateurs fourniront les matériaux susceptibles de soulever jusqu'à deux tonnes et maintiendront en bon état les matériaux du navire pour la cargaison ordinaire; les matériaux nécessaires à soulever des poids plus lourds seraient au compte des Affréteurs.

Tous filins, cordes, aussières employés au chargement et au déchargement seront payés par les Affréteurs.

**Redélivraison.** 7. Le navire (à moins qu'il ne soit perdu) sera redélivré à l'expiration de la présente charte-partie dans le même bon état qu'il a été livré aux Affréteurs (usure normale exceptée) dans un port libre de glace à l'option des Affréteurs dans le Royaume-Uni ou en France de Bordeaux au Havre, entre 6 heures et 18 heures, mais le jour de redélivraison ne pourra être un dimanche ou un jour de fête légale, le tout à moins que les Armateurs n'acceptent d'avancer la redélivraison.

**Avis.** Les Affréteurs donneront aux Armateurs au moins dix jours d'avis écrit pour leur faire connaître le port et le jour approximatif auxquels le navire sera redélivré.

Si le vapeur était en cours de voyage à l'expiration de la période fixée par cette charte, les Affréteurs continueront à avoir la disposition du navire pendant le temps nécessaire à l'achèvement du voyage au taux et aux conditions de la présente charte; il est stipulé toutefois que cette prolongation ne pourrait dépasser le temps raisonnable à l'achèvement aussi rapide que possible du voyage.

Les sommes en litige seront déposées aux noms joints des parties à la présente charte-partie entre les mains de banquiers approuvés du lieu de paiement de la location jusqu'à ce que le litige soit réglé par des arbitres.

**Espace réservé à la cargaison.** 8. Toute la portée officielle disponible du vapeur ainsi que la pontée (compatible avec l'état de navigabilité du navire)

ne dépassant pas ce qu'il peut raisonnablement arrimer et porter sera à la disposition des Affréteurs qui réserveront seulement l'espace convenable et suffisant pour les officiers du navire, l'équipage, les agrès, apparaux, mobilier, fournitures et réserves. Toute cargaison mise sur le pont sera aux risques des Affréteurs ou des expéditeurs.

**Capitaine.** 9. Le capitaine exécutera ses voyages avec la plus grande rapidité et prêtera toute l'assistance ordinaire avec son équipage. Quoique appointé par les Armateurs le capitaine sera sous les ordres et la direction des Affréteurs en ce qui concerne le service, agence ou autres arrangements, et les affréteurs indemniseront les Armateurs de toutes les conséquences ou responsabilités qui pourraient surgir à leur égard du fait que le capitaine ou les officiers personnellement ou leurs agents signeraient des connaissements ou autres documents ou accompliraient tous autres ordres, de même que de toute irrégularité dans les papiers du bord ou pour excédent de transport de marchandises. Les Armateurs ne répondront pas des manquants, substitution de colis, marque ; non plus que du nombre des colis, ni pour avaries à la cargaison causées par mauvais arrimage ou autrement, le stevedore étant employé par les Affréteurs.

**Mauvaise conduite.** 10. Si les Affréteurs ont des raisons d'être mécontents de la conduite du capitaine, des officiers ou des mécaniciens, les Armateurs en recevant la plainte des Affréteurs feront une enquête et, si nécessaire et possible, feront des changements dans ce personnel.

**Instructions pour les journaux du capitaine.** 11. Les Affréteurs donneront au capitaine des instructions nautiques nécessaires par écrit et le capitaine et le chef mécanicien tiendront des journaux de bord et de machine, à jour et corrects, qui pourront être consultés par les Affréteurs ou leurs agents.

**Accidents.** 12. En cas de perte de temps par manque d'hommes ou faute de provisions à la charge des Armateurs, accidents de machine, avaries à la coque ou autres accidents empêchant le

travail du navire pendant plus de vingt-quatre heures consécutives, la location cessera à partir du commencement de la dite perte de temps jusqu'à ce que le navire soit en état de reprendre son service ; mais si le navire était conduit dans un port ou à l'ancre par suite de mauvais temps et d'accident à la cargaison, ou si le navire faisait un trafic dans des ports, rivières à barre causant un arrêt du navire par suite d'échouement ou autrement, le temps ainsi perdu et les frais encourus autres que les réparations seront au compte des Affréteurs.

« Le navire, en outre des permissions exprimées dans cette charte ou en découlant, aura la permission d'obéir à tous ordres ou directives relativement au départ, arrivée, routes, ports d'escale, arrêts ou autres, qui lui seront donnés par le Gouvernement de Sa Majesté ou par tout Département de ce Gouvernement, ou par toute personne agissant ou se proposant d'agir avec l'autorisation de Sa Majesté ou du Gouvernement de Sa Majesté ou de tout Département de ce Gouvernement, ou par tout Comité ou personne ayant aux termes de l'assurance contre les risques de guerre du navire droit de donner lesdits ordres ou directives, et tout ce qui sera fait en vertu desdits ordres ou directives ne pourra être considéré comme une dérogation à la présente charte. » Ceci s'applique aussi aux instructions données par le Gouvernement français.

*Charte-partie au temps. — Clause spéciale.*

C'est une condition de cette charte et les Affréteurs s'engagent à ce que :

1. Le navire ne sera employé qu'à des trafics ou des services permis à un navire anglais, au transport de toutes marchandises, personnes et choses permis à un navire anglais et qui n'est pas actuellement prohibé par le Gouvernement de Sa Majesté.

2. Le navire ne sera pas employé ni dirigé dans toute voie et ne transportera pas de cargaison qui pourrait l'exposer à être saisi ou blâmé par la Grande-Bretagne ou quelqu'un de ses Alliés.

3. On respectera toutes les garanties qui sont actuellement mentionnées ou qui le seront pendant toute la durée de cette charte dans les polices ou contrats d'assurance du navire émanant de Compagnies d'assurances contre les risques de guerre dans lesquelles le navire est compris. Les garanties actuellement mentionnées dans lesdites polices sont les suivantes :

a) Le navire ne sera employé qu'à un trafic commercial (note 1).

b) Le navire ne sera pas employé à un trafic prohibé par le Gouvernement de Sa Majesté ou par le Comité de l'Association et obéira dans la mesure du possible aux ordres du Gouvernement de Sa Majesté et aux directives du Comité en ce qui concerne le départ, les routes, ports d'escale, arrêts, arrivées et autres.

c) Le navire, au cas où il se trouverait dans un port ennemi, le quittera dans le délai de grâce qui lui sera accordé par l'ennemi et se conformera à la licence que celui-ci délivrera.

d) Le navire n'entrera pas ou n'essayera pas d'entrer dans un port bloqué par l'ennemi. Au cas où il s'y trouverait au moment du blocus, il ne le quittera pas ou n'essayera pas de le quitter.

Si une des conditions ci-dessus n'était pas respectée, les Armateurs auraient le droit à tout moment de retirer le navire du service des Affréteurs sans préjudice des réclamations qu'ils pourraient avoir à faire à ces derniers pour rupture de la présente charte-partie (note 2).

13. Les Affréteurs accorderont aux Armateurs le temps raisonnable pour nettoyer les chaudières.

14. Pendant la durée de cet affrètement les pertes ou avaries provenant du transport des marchandises ou de toute autre cause ou occasionnées par les causes suivantes seront toujours exceptées, savoir :

L'acte de Dieu, les périls de la mer, feu à bord, sur allège ou à terre, baraterie du capitaine ou de l'équipage, ennemis, pirates, voleurs, arrêts ou interdictions de princes, gouvernements et peuples, collisions et échouements, explosions, éclatements de chaudières, rupture d'arbre, ou tout défaut

caché, même existant au commencement du voyage, dans la coque, les chaudières, la machinerie ou auxiliaires, négligence, défaut ou erreur de jugement du pilote, capitaine ou équipage, ou autres employés de l'armateur dans la direction ou la navigation du vapeur.

Liberté de remorquer ou de se faire remorquer, d'assister les navires en détresse, et de faire une déviation dans le but de sauver la vie humaine ou des biens.

**Avances.** 15. Si le capitaine a besoin de fonds pour les débours ordinaires du navire dans un port, les Affréteurs ou leurs agents devront en faire l'avance et déduiront les sommes avancées de la prochaine location ; en aucun cas les Affréteurs ne pourront être rendus responsables de la façon dont le capitaine aura employé cette avance.

**Ports exclus.** 16. Le navire ne sera pas envoyé dans un port où règne la fièvre ou la peste, ni dans des ports bloqués ou dans lesquels existent des hostilités, ni dans des ports susceptibles d'être gelés ni dans un port où les feux du navire ou du port devraient être éteints par suite de glace ou de guerre, où il est présumé que le navire ne pourra pas faire son service normal par suite de glace, où il ne pourra pas entrer ou dont il ne pourra pas sortir après avoir terminé son chargement ou son déchargement ; il ne sera pas non plus obligé de casser la glace. Si le navire était arrêté pour une des causes ci-dessus, ce serait au compte des Affréteurs. Cependant, si par suite de glace le capitaine considère comme dangereux de rester au port de chargement dans la crainte que le navire ne soit pris dans la glace ou avarié, il pourra (mais il n'y est pas obligé) aller à un endroit convenable pour y attendre de nouvelles instructions des Affréteurs.

**Quarantaine.** 17. La détention et les frais provenant de quarantaine  
**Détention.** (y compris les frais de fumigation) grèves, lock-outs seront au compte des Affréteurs.

**Perte du navire.** 18. Si le navire était perdu ou disparaissait, la location cesserait à dater de la perte ou depuis le jour des dernières

nouvelles reçues, ou si on n'en a pas reçu à partir de la date à laquelle on l'a vu pour la dernière fois et toute location payée d'avance et non gagnée serait ristournée aux Affréteurs.

**Heures supplémentaires, etc.**

19. Le navire, si nécessaire, travaillera jour et nuit et les heures supplémentaires seront payées par les Affréteurs. Les Affréteurs payeront les heures supplémentaires au taux courant aux officiers, mécaniciens, chauffeurs et équipage et tous les repas fournis aux pilotes, stevedores, arrimeurs, officiers de douane et travailleurs.

**Dommage.**

20. Les Affréteurs fourniront et payeront tout le bois de fardage nécessaire mais auront le libre usage de celui qui pourra se trouver à bord.

**Privilège.**

21. Les Armateurs auront un privilège sur toutes les cargaisons et tous frets pour le paiement de la location et de la contribution d'avarie commune ainsi que pour tous frais et dommages dûs pour rupture de cette charte et les Affréteurs auront un privilège sur le navire pour toute somme payée d'avance et non gagnée.

**Sauvetage.**

22. Tout bénéfice provenant de sauvetage et d'assistance d'autres vapeurs sera partagé par moitié entre les Armateurs et les Affréteurs après paiement de la part revenant au capitaine et à l'équipage et après déduction de tous frais légaux et autres, de la réparation des dommages encourus, y compris perte de temps et charbon.

**Sous-location.**

23. Les Affréteurs auront le droit de sous-louer le navire en en donnant avis aux Armateurs, mais les Affréteurs originaux resteront toujours responsable envers lesdits Armateurs de l'accomplissement de cette charte. Le navire ne sera pas sous-loué plus d'une fois et les sous-locataires devront être approuvés par les Armateurs ; toutefois cette approbation devra être donnée d'une façon raisonnable.

**Guerre.**

24. En cas de guerre entre la Nation dont le navire affrété porte le pavillon et une Puissance européenne ou toute Puis-

sance opérant ou devant opérer dans les eaux européennes, les Affréteurs ou les Armateurs pourront annuler cette charte.

Aucun voyage ne sera entrepris et aucune marchandise, aucun document ou aucune personne ne seront transportés qui feraient courir au navire le risque d'être saisi, capturé, rapatrié ou puri par des Gouvernants ou Gouvernements.

**Arbitrage.** 27. Tout litige survenant à propos de cette charte sera réglé par arbitrage à Londres, un arbitre nommé par les Armateurs et un par les Affréteurs ; au cas où ces arbitres ne pourraient se mettre d'accord ils choisiraient un tiers-arbitre dont le décision serait définitive et sans appel.

Les arbitres y compris le tiers-arbitre seront des commerçants.

**Avaries communes.** 28. Les avaries communes seront réglées en vertu des règles d'York et d'Anvers de 1890.

**Pénalité.** 29. La pénalité pour la non-exécution de ce contrat sera le dommage prouvé.

**Anorage.** 30. Une commission de cinq pour cent de la location payée et gagnée suivant cette charte ou suivant sa prolongation éventuelle sera payable à Rosenvinge et Co.

31. La livraison sera faite aussitôt que le navire sera dérquisitionné, mais s'il se trouve dans un port étranger, les Affréteurs devront le prendre dans ce port et la charte-partie aura ses effets à partir de ce moment ; en d'autres termes la livraison du navire aura lieu dans un endroit où il sera libre, que ce soit en France, en Angleterre ou ailleurs.

Si le navire ne pouvait pas être livré avant le 31 mars 1919, le temps depuis cette date jusqu'à la date de livraison sera déduit de la période de dix-huit mois d'affrètement, et s'il n'est pas livré le 30 juin 1919 les Affréteurs auront la faculté d'annuler cette charte.

32. Au cas où le navire serait réquisitionné après la livraison, cette charte serait nulle et non avenue sauf convention contraire.

33. Les Armateurs auront le droit de faire expertiser le navire ou de faire les réparations nécessaires avant la livraison ou pendant le cours de la charte.

34. Si les Affréteurs le demandent, le navire passera en cale sèche chaque année pendant le cours de cette charte à un port convenable du Royaume-Uni ou des Etats-Unis, à l'option des Armateurs. Si cette opération demande plus de vingt-quatre heures, la location sera suspendue.

35. Les Affréteurs ne seront pas responsables des dommages causés par collision au navire lui-même ou par le navire à tous autres navires, quais, havres, etc., pour lesquels les Armateurs auraient été responsables si le même voyage avait été entrepris pour le compte des Armateurs ; les Affréteurs ne seront pas responsables non plus des indemnités à allouer à l'équipage pour accident.

36. Les Affréteurs bénéficieront des Protecting Clubs des Armateurs autant que les règlements de ces Clubs le permettront.

37. Aucun trafic n'est autorisé avec les ennemis actuels des Alliés, directement ou indirectement.

38. Le certificat du Lloyd sera une garantie suffisante du bon état de navigabilité du navire.

39. Cette charte est soumise à l'approbation du Ministre de la Marine.

Pour les Affréteurs  
par autorisation de E. ARDITI, Paris.  
(Signé) S. BARNES ET J. ARDITI,  
*comme agents mandataires seulement.*

Par et pour le compte  
de LOWLANDS STEAMSHIPPING Co LTD.  
(Signé) JOHN CRASS,  
*Directeur.*

29—1—19.

L'original timbré de cette charte-partie se trouve en notre possession.

MATTHEWS, WRIGHTSON ET Co LTD.

N° 4.

ACCORD PROLONGEANT LA DURÉE DE L'AFFRÈ-  
TEMENT DU « WIMBLEDON ».

Barnes et J. Arditi, Ship Brokers etc.,  
26 Gt St Helens London E. C.

Newcastle-on-Tyne, 15th July 1920.

It is this day mutually agreed between Messrs Lowlands Steamshipping Co. Ltd., Owners, and Messrs Société les Affréteurs Réunis of Paris, Charterers, that the agreement per S.S. « Wimbledon » dated 28th January 1919, is hereby extended in direct continuation for a further period of six months, conditions of charter as per said Agreement of the 28th January 1919, with the exception that the rate for the further six months to be 17/6d (seventeen shillings and six pence) per ton on steamer's summer deadweight capacity, and Owners to extend the trading limits to include Hamburg, but charterers to indemnify Owners against any loss of time or expenses they may incur through any action of the crew etc. owing to ship trading to or from Germany.

Société LES AFFRÉTEURS RÉUNIS  
par procuration  
*de l'Administrateur Directeur,*  
(Signed) BALANDRAS.

For and on behalf  
of LOWLANDS STEAMSHIPPING CO LTD.  
(Signed) JOHN CRASS.  
*Managing Director.*

*(Traduction) :*

Barnes et J. Ardit, courtiers maritimes, etc.,  
26, Gt St-Helens, Londres E. C.

Newcastle on Tyne, 15 juillet 1920.

Il a été ce jour mutuellement convenu entre Messieurs Lowlands Steamshipping Co Ltd, Armateurs, et la Société les Affréteurs Réunis de Paris, Affréteur, que l'accord daté du 28 juillet 1919 concernant le S.S. « Wimbledon » se trouve par les présentes directement prolongé pour une période de six mois aux conditions de la charte passée le 28 janvier 1919, à l'exception du taux d'affrètement qui sera pour les derniers six mois de 17/6 (dix-sept shillings six pence) par tonne de capacité de portée en lourd au franc bord d'été et les Armateurs acceptent d'étendre les limites du trafic jusqu'à Hambourg, mais les Affréteurs indemniseront les Armateurs pour toute perte de temps ou frais qui pourraient survenir pour toute action de l'équipage provenant de ce que le navire va en Allemagne ou en vient.

Société LES AFFRÉTEURS RÉUNIS  
Par procuration  
*de l'Administrateur Directeur,*  
*(Signé) BALANDRAS.*

Pour le compte  
of LOWLANDS STEAMSHIPPING Co LTD.  
*(Signé) JOHN CRASS,*  
*Directeur.*

L'original de ce document se trouve entre les mains de Matthews, Wrightson et Co, 39/41, New Broad Str., Londres, E. C. 2.

---

N° 5.

LETTRE RELATIVE A LA DURÉE DE L'AFFRÈTE-  
MENT DU « WIMBLEDON ».

MATTHEWS WRIGHTSON ET CO LTD,  
Ship et Insurance Brokers.

London E. C. 2, 20th August, 1920.

Messrs. S. Barnes et J. Arditì, London E. C.

Dear Sirs,

*S. S. Wimbledon.* Your letter of date, with original letter and your translation attached, to hand, and as advised you over the 'phone we are passing these one to Owner's Agents. In our opinion, your friends appear to be entirely under a misapprehension in regard to the expiry date of the Charter dated 21st January 1919. The vessel was delivered on the 3rd May, 1919, to be run for a period of 18 months, which consequently expires on the 3rd November, 1920. In a letter dated at Newcastle-on-Tyne 15th July, 1920, this Charter was extended in direct continuation for a further period of 6 months, in other words, from the 3rd November 1920, to the 3rd May, 1921.

As advised you this afternoon, Owner's Agents have wired us to remit the hire of this steamer to night without fail. We trust that the wire you despatched to your Principals will have the desired effect, and that they will have telegraphed you remittance immediately on receipt of same.

As requested, we attach herewith copy of letter of continuation of this steamer's charter.

Yours faithfully,

For MATTHEWS WRIGHTSON et Co. LTD.

(Signed) BAUVELL.

[Traduction]

MATTHEWS WRIGHTSON ET CO LTD,  
Courtiers Maritimes et d'Assurances

Londres E. C. 2, 20 août 1920.

Messieurs S. Barnes et J. Arditi, Londres E. C.

Messieurs,

SS «*Wimbledon*». Votre lettre de ce jour, avec lettre originale et traduction incluse nous sont bien parvenues et ainsi que nous vous l'avons dit par téléphone nous transmettons le tout aux agents des Armateurs. Suivant notre opinion vos amis font erreur en ce qui concerne la date d'expiration de la charte du 21 janvier 1919. Le navire a été délivré le 3 mai 1919 pour une période de dix-huit mois qui, par conséquent, expirait le 3 novembre 1920. Dans une lettre en date de Newcastle-on-Tyne du 15 juillet 1920, cette charte a été prolongée pour une durée de six mois, c'est-à-dire du 3 novembre 1920 au 3 mai 1921.

Comme nous vous en avons fait part cet après-midi, les agents des Armateurs nous ont télégraphié de remettre la location du navire ce soir sans faute. Nous espérons que le télégramme que vous avez envoyé à vos mandants aura l'effet désiré et qu'ils vous remettront immédiatement télégraphiquement le montant de la location.

Comme demandé nous vous joignons en annexe copie de la lettre de prolongation de la charte du navire.

Sincères salutations

Pour MATTHEWS WRIGHTSON & C<sup>o</sup> Ltd.

(Signé) BAUVELL.