

# DUPLIQUE

PRÉSENTÉ AU NOM DU GOUVERNEMENT ALLEMAND À LA  
COUR PERMANENTE DE JUSTICE INTERNATIONALE DANS  
L'AFFAIRE DU « WIMBLEDON ».

La première partie de la Duplique suivante contient des observations détachées qui se rapportent à l'argumentation de la Réplique et suivent l'ordre dans lequel celles-ci ont été présentées. La fin donne, encore une fois, un résumé du point de vue de droit allemand avec les conclusions.

## I. OBSERVATIONS DÉTACHÉES.

### 1° *Exposé des Faits* 1).

Le point rendant nécessaire une nouvelle observation de la part de l'Allemagne paraît être, ici, le second point traité dans la Réplique et qui concerne le retard que les Puissances alliées ont mis à porter le différend devant la Cour. La Réplique attache une importance particulière à expliquer que, si, au début, les Puissances alliées n'ont pas accepté la proposition faite par l'Allemagne, dès l'automne de l'année 1920, de soumettre le différend à un arbitrage, le motif en doit être cherché dans la conviction que ces Puissances avaient du bien fondé de leur point de vue. Le Gouvernement allemand réclame pour lui la même conviction. C'est précisément pour cette raison qu'il avait aussitôt mis en avant la proposition d'une décision arbitrale, et, ce faisant, il était parti de la considération, qu'une instance compétente pour cette décision devrait être établie en temps utile. En outre, le Gouvernement allemand ignorait que c'était l'intention de la Société des Nations de soumettre à la future Cour permanente de Justice inter-

1) *Réplique*, p. 62.

nationale la décision des différends résultant de l'art. 386 alinéa 1 du Traité de Versailles.

Les explications de la Réplique, d'ailleurs, ne sont pas sans se contredire. D'une part, la Réplique déclare ouvertement que les Alliés ont considéré comme une acceptation le fait que l'Allemagne n'a pas répondu à la seconde note alliée, du 9 octobre 1920, concernant l'affaire du *Dorrit*, mais, en même temps, elle se plaint que le Gouvernement allemand, dans sa première proposition, du 16 septembre 1920, tendant à vider le différend par un arbitrage, n'ait pas fait, pour le cas où cette proposition aurait été acceptée, la proposition d'un *modus vivendi* à observer dans l'intervalle. Les Gouvernements alliés ne pouvaient pas attendre de la part du Gouvernement allemand que ce fût lui qui, en dépit de la non-acceptation de sa proposition, et bien que les Alliés, et non lui, fussent les demandeurs, prît l'initiative pour saisir la Cour permanente internationale de cette affaire.

### 2° Procédure <sup>1)</sup>.

Il est exact que, dans son Contre-Memoire le Gouvernement allemand n'a pas présenté la requête formelle d'opposer à la requête d'une des Puissances intéressées une exception d'irrecevabilité pour défaut de qualité d'actionner, mais qu'il a laissé cette question à l'appréciation de la Cour.

Entretemps, le Gouvernement allemand a reçu la déclaration d'intervention du Gouvernement polonais, du 22 mai ct. Le Gouvernement allemand laisse également à l'examen et à la décision de la Cour la question de savoir si la participation de la Pologne se heurte à des objections de principe.

### 3° Exposé de droit.

ad 1° Dans son Contre-Mémoire, le Gouvernement allemand avait exposé en quoi le règlement prévu à l'art. 380 du Traité de Versailles fait exception à ce qui, d'après les principes du droit international, est usuel pour les cours d'eau artificiels existant à côté d'une communication natu-

1) *Réplique*, p. 64.

relle <sup>1)</sup>. Il est d'avis que ces explications forment un argument qui interdit d'attribuer à l'art. 380 une plus grande importance que n'en rend nécessaire le texte, en connexion avec les autres dispositions du Traité de Versailles — notamment celles relatives au canal de Kiel —, l'histoire de la rédaction de cet article et les autres règlements de droit international existant pour des buts analogues.

La réplique n'a pas contesté cet exposé allemand des principes en vigueur avant la guerre. Elle n'attache pourtant aucune importance à l'argument lui-même <sup>2)</sup> et cherche à l'invalider par le simple renvoi au texte de l'art. 380. La réplique remarque avec raison que le Traité de Versailles est l'expression de l'intention des parties contractantes, mais ce n'est pas interpréter ce traité que d'en considérer isolément une seule clause d'un seul paragraphe. Ce n'est qu'une telle considération isolée qui fait comprendre que la réplique reproche au Contre-Mémoire allemand d'aboutir à contredire des expressions très claires. C'est précisément la méthode isolée employée par la réplique qui est de nature à conduire au résultat que la réplique reproche à l'Allemagne: c'est-à-dire de faire de l'interprétation des textes une tâche « des plus sèches et des plus étroites » <sup>3)</sup>. Si tout le différend se laissait régler en vertu du texte de l'art. 380, il aurait été inutile d'étendre, à l'art. 386, la compétence de la Cour à cet art. 380. Le problème, soulevé en l'espèce, de la démarcation exacte entre les deux principes de neutralité et de la liberté du transit ne saurait se résoudre par la prise en considération d'un paragraphe isolé, dont la signification ne peut être interprétée qu'à la suite d'une façon de voir étroite.

En ce qui concerne les principes d'interprétation à suivre pour la décision du différend, le Gouvernement allemand adopte les déductions suivantes de Zitelmann <sup>4)</sup>.

« Enfin, il est à remarquer aussi que la phrase « dans le doute contre la partie dont provient la rédaction du texte » repose

1) *Contre-Mémoire*, p. 42.

2) *Réplique*, p. 66 et suiv.

3) *Réplique*, p. 72.

4) Zitelmann, *Gemischte Schiedsgerichte*, voir Niemeyers *Zeitschrift für Internationales Recht*, vol. XXIX (1921), p. 252.

sur une expérience humaine générale, c'est-à-dire sur celle qui enseigne que la partie qui formule le traité, le formule autant que possible en sa faveur ; que, par conséquent, cette partie exprimera clairement ce qu'elle demande en sa faveur ; si donc le sens objectif reste douteux, il est à présumer qu'elle n'aura pas voulu le sens qui lui était plus favorable.» Zitelmann désigne expressément cette phrase comme applicable aussi à l'interprétation du Traité de Versailles.

A la fin de la première partie de son exposé de droit, la réplique soulève la question de savoir ce que l'Allemagne entend par l'interprétation restrictive de l'art. 380. A cela le Gouvernement allemand se borne à répondre ce qui suit : l'Allemagne ne songe point à se soustraire aux engagements qu'elle a contractés à l'art. 380. Elle ne fait nullement découler de son droit de souveraineté le droit d'accorder ou de refuser, à son gré, le droit de passage dans le canal. Elle soutient seulement qu'en vertu de ce droit de souveraineté, elle n'a pas perdu par l'art. 380 ses droits comme Etat neutre, et que, par conséquent, en exerçant sa neutralité, elle était autorisée à rendre l'ordonnance du 25 juillet 1920 et à l'appliquer aussi au canal. La seconde, non la première alternative de la réplique est la vraie. Mais le droit de souveraineté et le droit de neutralité comme sources de la décision du Gouvernement allemand ne sont pas en opposition l'un avec l'autre : le droit de neutralité découle du droit de souveraineté.

ad 2° Le changement apporté, au cours des négociations de paix, aux clauses du Traité de Versailles concernant le canal de Kiel ne forme plus matière à discussion <sup>1)</sup>. Ce changement implique une restriction des droits attribués d'abord sur le canal aux Alliés. Selon l'avis du Gouvernement allemand, il forme un argument clair à l'appui du point de vue allemand, suivant lequel, en dépit des clauses du traité, la souveraineté exercée par l'Allemagne sur le canal devait être maintenue, fait que, du reste, les Alliés ont reconnu expressément dans la note du 18 décembre 1920 <sup>2)</sup>. Le Gouvernement allemand fait remarquer que, ni au sujet de cette note, ni à celui des origines de l'art. 380, la réplique n'a à

1) *Réplique*, p. 74 et suiv.

2) *Contre-Mémoire*, p. 44 et 56 (annexe n° 3).

faire d'observations qui contredisent le point de vue allemand.

Si la réplique soulève la question de savoir quels sont, au sens du Gouvernement allemand, les droits qui lui appartiennent en ce qui concerne le libre passage du canal, on ne peut, du côté allemand, que renvoyer pour réponse aux stipulations du traité lui-même. L'interdiction d'exportation et de transit qu'en l'espèce l'Allemagne a publiée en vertu de sa déclaration de neutralité, se renferme dans le cadre de l'al. 2 de l'art. 381 du traité. S'il n'était pas tenu compte de cette interdiction, il ne restait à l'Allemagne qu'à refuser le passage<sup>1)</sup>. La restriction contractuelle qu'imposent à l'Allemagne, au sujet du canal, les clauses du traité, ne change rien à la souveraineté qu'elle exerce sur le canal, pas plus que les dispositions analogues des Conventions de Barcelone ne le font au sujet des autres voies de navigation d'intérêt international.

ad 3° En interprétant l'al. 2 de l'art. 381, la réplique<sup>2)</sup> semble suivre les principes d'interprétation restrictive qu'elle combat énergiquement sub 1°. On ne voit pas pourquoi l'expression fort générale d'« entraves » ou « *impediments* » dont la signification correspond à peu près à celle du mot « restrictions », ne couvrirait pas aussi, le cas échéant, une interdiction de transit. Si, p.ex., un navire ayant l'intention de transiter, ne tenait pas compte, pour des motifs sanitaires, des prescriptions publiées par le Gouvernement allemand, il ne resterait à celui-ci, aussi en temps de paix, qu'à interdire le passage. Il serait certainement malaisé de faire une distinction entre des prescriptions sanitaires et des interdictions d'exportation et de transit. Ces dernières aussi sont couvertes par l'al. 2 de l'art. 381, en tant qu'elles sont admissibles d'après les art. 321 et 327. Les motifs pour lesquels ces interdictions ont été prononcées, importent peu.

Ici, et à un autre endroit<sup>3)</sup>, la réplique attache une importance particulière au mot « toujours », qui se trouve dans l'art. 380. Elle croit pouvoir déduire de ce mot, qu'il est impossible de faire une distinction entre le temps de guerre et le temps de paix, entre la cargaison et la destination des navires passant

1) Voir ci-dessous sub 3.

2) *Réplique*, p. 78.

3) *Réplique*, p. 79 et 83.

par le canal. L'Allemagne partage l'opinion que, conformément au texte de l'art. 380, le droit de transiter par le canal subsiste, en soi, pendant la guerre comme pendant la paix. Seulement, ce droit ne peut pas supprimer les droits imprescriptibles qui appartiennent à l'Allemagne comme Etat neutre. Aussi résulte-t-il d'une comparaison du texte anglais avec le texte français du Traité de Versailles, que le mot « toujours » n'est nullement destiné à résoudre la question du droit de passage des navires étrangers par le canal, sans avoir égard aux droits de neutralité de l'Allemagne. A ce « toujours » correspond dans le texte anglais l'expression « *shall be maintained* ». Par « toujours » aussi, on a donc voulu dire seulement qu'en ce qui concerne le canal, la liberté de passage existera pendant une durée illimitée, c'est-à-dire qu'elle ne sera point limitée à une durée de cinq ans comme l'est la liberté de transit d'après l'art. 321 conformément à l'art. 378. « Toujours » ne signifie donc point comme paraît le croire la réplique, « dans toutes les circonstances » ou « sans exception ». Cette interprétation est déjà exclue par les exceptions admises expressément par l'al. 2 de l'art. 381.

ad 4° La réplique <sup>1)</sup> a raison de caractériser les différences entre le règlement prévu aux art. 321 et 327 pour les autres voies de navigation de l'Allemagne et celui que formule l'art. 380 pour le canal de Kiel, en ce qui concerne le principe du libre passage : Le libre passage dans le canal est promis à toutes les nations et sans limitation de durée, tandis que, sur les autres voies de navigation, la liberté du passage ne vaut que pour les ressortissants des Puissances alliées et associées et, provisoirement, pour cinq ans. Par contre, la réplique pense à tort que, contrairement aux articles 321 et 327, les art. 380 et suiv. ne laissent pas de place pour la thèse allemande, formulée dans le Contre-Mémoire allemand et s'appuyant sur des analogies dans différentes conventions internationales, d'après laquelle des restrictions du droit de passage seraient possibles en temps de guerre ou de neutralité.

Il a déjà été dit sub 3° que le mot « toujours » ne réfute pas cette thèse. Il désigne simplement l'absence d'une limitation

---

1) *Replique*, p. 80 et suiv.

de durée, et ne délimite pas l'étendue du droit de libre passage.

On ne saurait pas non plus déduire du principe cité par la réplique, que les règles de la neutralité soient plus strictes pour ce qui se passe dans le territoire d'un Etat que pour ce qui se passe dans ses dépendances maritimes <sup>1)</sup>. Par ses origines, le canal de Kiel, ce que, d'ailleurs, la réplique ne conteste pas, est une voie de navigation *intérieure*, non point une dépendance maritime. Dans cette question, les buts militaires du canal ne jouent aucun rôle décisif, d'autant moins qu'ils ont toujours marché de pair avec les buts économiques. Le point essentiel est que le canal a été construit sur le territoire allemand et avec les ressources allemandes, et qu'en temps de paix comme en temps de guerre, l'Allemagne s'était réservé la décision sur l'admission ou la non-admission de navires de guerre et de commerce. Les dispositions concernant la matière sont contenues dans l'extrait, reproduit à l'annexe I, des Prescriptions portant règlement de l'accès et du traitement de navires de guerre et des prises des parties belligérantes dans les ports et eaux de la côte allemande et des colonies allemandes, du 14 mai 1913 (*Marineverordnungsblatt* 1913, Nr. 15). Ce règlement prescrivait aux navires et bâtiments de guerre étrangers, pour le passage du canal, une autorisation préalable, à demander par la voie diplomatique. Le Traité de Versailles n'a pas modifié le caractère du canal comme voie de navigation allemande. L'Allemagne a seulement assumé certaines obligations contractuelles. Mais, par leur caractère, ces obligations répondent dans une large mesure aux prescriptions données par le Traité de Versailles pour les autres voies navigables intérieures, ainsi qu'à celles formulées par les Conventions de Barcelone pour les cours d'eau d'intérêt international. Sur un point très essentiel, cependant, l'Allemagne est beaucoup moins liée en ce qui concerne le canal de Kiel que pour les grands cours d'eau intérieurs : pour ceux-ci, mais non pour le canal de Kiel, il existe des commissions internationales ; ceux-ci seulement, non le canal de Kiel, ont été déclarés internationaux.

1) *Réplique*, p. 83 et 84.

La question de savoir, si et dans quelle mesure les droits de l'Allemagne comme État neutre sont affectés par le règlement pris aux articles 380 et suiv., ne saurait se résoudre que par une comparaison de ces prescriptions avec d'autres règlements applicables à des situations analogues. Sous ce rapport, la réplique <sup>1)</sup> discute le cas du canal de Panama. Elle fait ressortir que la rédaction des traités conclus pour ce canal entre les États-Unis et l'Angleterre et la République de Panama le 18 novembre 1901 et le 18 novembre 1903 a offert aux États-Unis la possibilité de restreindre le libre passage à travers le canal durant la guerre mondiale dans l'intérêt du maintien de leur neutralité. Mais en réalité ils ne l'auraient pas fait ; il s'ensuivrait donc l'inadmissibilité d'une restriction dans le cas du canal de Kiel, pour lequel existe le texte précis de l'art. 380. L'objection ne semble pas juste. Par l'ordonnance du 13 novembre 1914 réglant le passage à travers le canal de Panama notamment pour les vaisseaux de guerre et vaisseaux auxiliaires des belligérants, les États-Unis ont usé de leur liberté comme État souverain et neutre laquelle, de l'avis même de la réplique, leur a été laissée par les dispositions des traités du 18 novembre 1901 et 1903. Le fait qu'ils ont usé de cette liberté pour permettre en général le libre transit ne change rien à la possibilité qu'ils avaient de prendre d'autres décisions.

En ce qui concerne le canal de Kiel il y a seulement à trancher la question de savoir si l'Allemagne avait le droit d'appliquer également à ce canal des ordonnances promulguées par elle pour défendre sa neutralité. C'est là le cas, de l'avis allemand. Le fait que les dispositions du Traité de Versailles concernant le canal de Kiel n'envisagent pas spécialement sa situation en cas de guerre ne saurait être interprété dans ce sens que l'Allemagne aurait perdu, par le traité, ses droits de neutralité sur ce canal. Que l'art. 380 ait expressément réservé le droit de libre passage pour les vaisseaux de guerre ne change également rien à l'affaire. C'est le même cas en ce qui concerne le canal de Panama. Il y a, il est vrai, une différence en ce sens que le Traité de Versailles, contrairement aux

---

1) *Réplique*, p. 83 et suiv.

traités concernant le canal de Panama prévoit expressément le libre accès pour les vaisseaux de guerre également en temps de guerre. Mais cela signifie seulement qu'également en temps de guerre l'Allemagne n'a plus la possibilité d'interdire l'accès et le passage à travers le canal comme c'était possible avec la situation juridique d'avant guerre. Néanmoins, les vaisseaux de guerre restent soumis aux ordonnances de police. De même l'Allemagne serait autorisée et obligée, en réglementant le passage aux écluses, d'empêcher que des actes d'hostilité ne se produisent dans le canal même lors de la poursuite d'un navire de guerre par un navire ennemi. Les ordonnances concernant la neutralité ne sont évidemment pas applicables à la contrebande à bord de vaisseaux de guerre puisque ceux-ci, comme parties intégrantes de l'État étranger, ne sont pas soumis à un tel contrôle. Par contre, dans le cas où un vaisseau de guerre aurait débarqué des munitions, l'Allemagne aurait été en droit de les saisir. Ce serait conclure à tort que d'en déduire qu'une telle liberté de transit pour vaisseaux de guerre implique *a fortiori* la même liberté pour les navires de commerce. En ce qui concerne les vaisseaux de guerre il ne s'agit que de l'impossibilité d'exercer les droits de souveraineté, et non de leur restriction. Cette impossibilité n'existe pas dans les cas des navires de commerce, les interdictions prévues à l'art. 381 al. 2 peuvent donc recevoir là toute leur application.

ad 5° La réplique prétend <sup>1)</sup> que le refus de laisser passer le vapeur « Wimbledon », représente une mesure politique dictée par des raisons de politique extérieure : « Il se serait agi, dans le cas des ordonnances des 25 et 30 juillet 1920 d'une détermination politique prise par l'Allemagne pour des motifs de politique extérieure ». C'est ce que le Gouvernement allemand doit nier énergiquement. Les deux ordonnances sur lesquelles s'appuie le refus de laisser passer le vapeur n'ont pas été promulguées pour atteindre des buts politiques d'une nature quelconque mais simplement pour défendre la neutralité allemande. Le conflit entre la Pologne et la Russie qui jusque là s'était déroulé dans des contrées fort éloignées de l'Allemagne, en juillet s'était rapproché de la frontière

---

1) *Réplique*, p. 86 et suiv.

allemande. Le 14 juillet Vilna était tombé aux mains des Russes et le 20 juillet Grodno. La demande d'armistice de la Pologne du 22 juillet n'a été connue en Allemagne qu'après la promulgation de l'ordonnance du 25 juillet et n'a pas eu de suites immédiates. Les événements se succédèrent rapidement. Toutefois ce n'est que peu avant la mi-août que la Pologne réussit à faire fléchir le front russe.

Les deux ordonnances ne représentaient non plus un changement, mais bien une précision de l'attitude de stricte neutralité adoptée par l'Allemagne jusque là dans le conflit russo-polonais, et à ce point de vue aussi ne sont pas sujets à la critique <sup>1)</sup>.

Le Gouvernement allemand, comme il a déjà été mentionné sous le n° 3, a appuyé son droit à l'application des ordonnances spécialement sur l'art. 381, alinéa 2. La réplique considère cet article comme sans importance dans ce cas parce qu'il définit exactement les exceptions au principe de libre passage et ne saurait souffrir d'interprétation extensive. La réplique se base là sur l'argument que ces exceptions doivent être « d'ordre international ». Cette expression n'est point empruntée, dans ce contexte, au Traité de Versailles. La discussion de ce point ne s'impose pas pour le moment. En tout cas on ne voit pas bien pourquoi une interdiction de sortie et de transit dans le but de défendre la neutralité ne serait pas couverte par cette expression. Ce sont précisément ces interdictions qui font ressortir l'intérêt international. Du reste une partie des exceptions prévues à l'art. 381, al. 2 sont manifestement plutôt prévues dans l'intérêt de l'Allemagne que dans l'intérêt international. De ce point de vue également il n'y a donc aucun obstacle à désigner l'ordonnance du 25 juillet comme applicable au canal. L'art. 381, al. 2 ne parle — il est vrai — que des dispositions concernant l'importation et l'exportation et non de celles concernant le transit ; mais il semble logiquement nécessaire de reconnaître également, en ce qui concerne le transit, la possibilité de restrictions, de même qu'à l'art. 327, alinéa 4. Il suffit de songer aux interdictions concernant les immigrants de passage pour

---

1) cf. annexe 2.

des raisons de police sanitaire, ou de celles de bétail pour les mêmes raisons. Du reste la réplique ne nie pas la possibilité d'une telle interprétation pour l'art. 327 al. 4. <sup>1)</sup>

ad 6° La réplique expose dans ce passage <sup>2)</sup>, en se référant à l'art. 7 de la convention XIII de La Haye du 18 octobre 1907 qu'il n'y a pas d'obligation pour l'État neutre d'interdire le passage de matériel de guerre. Comme le fait remarquer justement la réplique, le Gouvernement allemand ne le conteste pas.

D'autre part le Gouvernement allemand maintient que le droit d'interdire un tel transit découlant de la neutralité est par sa nature même un droit tout personnel et imprescriptible. <sup>3)</sup> Il serait incompatible avec l'esprit de vraie neutralité qu'en temps de paix une Puissance puisse, *à priori* et pour le cas de guerre où elle ne participerait point, s'engager, et cela même pour tous les cas de guerre, de façon obligatoire et valable en droit, à ne point faire usage des pouvoirs que lui confère sa neutralité, tels que de permettre l'exportation de contrebande ou d'autoriser des navires de guerre à prolonger leur séjour dans ses ports au delà des délais usuels. De tels arrangements devraient être considérés comme non obligatoires. C'est seulement de cette façon que reste intact le principe de la neutralité.

En ce qui concerne le canal de Kiel, le maintien des droits résulte de la neutralité, de la souveraineté sur le canal et de la connexion de tous les textes concernant le problème. La question de l'affirmation ou de la négation de l'imprescriptibilité des droits de neutralité ne représente donc qu'un des arguments, mais non le seul, en faveur de l'interprétation allemande des dispositions du Traité de Versailles, concernant le canal de Kiel.

ad 7° L'exposé de la réplique en ce qui concerne la signification des préliminaires de paix <sup>4)</sup>, ne touche pas au point décisif, à savoir que l'état de guerre n'a cessé qu'à la mise en vigueur du traité de paix définitif, comme le dit expressé-

1) *Réplique*, p. 81.

2) *Réplique*, p. 88 et suiv.

3) *Contre-mémoire*, p. 49.

4) *Réplique*, p. 29.

ment le traité de paix définitif. Il ne semble donc pas nécessaire de s'étendre sur l'argumentation de la réplique tendant à accorder une importance aussi vaste que possible aux préliminaires de paix. Ni dans le Mémoire, ni dans la Réplique on ne trouve un seul argument duquel on pourrait conclure qu'en mars 1921 le Gouvernement allemand n'ait pas été autorisé à appliquer les dispositions de l'ordonnance du 25 juillet 1920.

---

*Réparation des dommages* <sup>1)</sup>.

Il y aurait encore à faire valoir ce qui suit concernant la durée qui sert de base à l'évaluation du dommage :

Dès le départ de Cuxhaven le pilote allemand Augustiny qui accompagnait le Wimbledon a fait remarquer au capitaine de ce navire qu'il ne pourrait, avec son chargement, passer par le canal de Kiel, vu l'ordonnance du 25 juillet. Néanmoins le capitaine a insisté pour être conduit à Brunsbittel. A Brunsbittel les courtiers de vaisseau Sartori et Berger ont invité à diverses reprises le capitaine, en présence du pilote, à prendre la route de Skagen. Mais le capitaine n'a pas voulu changer de route sans y avoir été autorisé par sa compagnie. (Preuve : témoignage du pilote Paul Augustiny de Cuxhaven).

En ce qui concerne la réclamation de 33,333 Fr. 33 dont le demandeur n'a point encore apporté — même dans la réplique — une spécification détaillée, le Gouvernement allemand cherche en vain la preuve établissant que la part de frais généraux, mentionnée dans le compte de ladite réclamation, sans qu'aucune précision ait été donnée relativement à son montant, se rapporte d'une façon quelconque à la période de mouillage passé à Brunsbittel. Le Gouvernement allemand estime que les frais généraux auraient été exactement les mêmes si l'événement qui fait l'objet du présent litige ne s'était point produit.

La réclamation supplémentaire rentrant dans les 33,333 Fr. 33 reste également dépourvue jusqu'ici de toute base justi-

---

1) *Réplique*, p. 102 et suiv.

ficative. En ce qui regarde le principe de l'indemnité pour manque à gagner, le Gouvernement allemand se réfère, pour justifier son point de vue, aux discussions de la Conférence de Droit maritime tenue à Londres. Lors des délibérations relatives à une proposition d'origine austro-hongroise tendant à faire accorder une indemnité aux propriétaires de bateaux du chef de la saisie de leurs navires en vertu du droit maritime, il a été posé en principe, dans la quatrième séance de commission tenue le 13 janvier 1909, tant par l'auteur de la demande que par l'Allemagne — et cela en termes exprès et sans opposition — « qu'il y a lieu d'appliquer au dédommagement du propriétaire le principe général du droit international d'après lequel on n'adjudge des dommages-intérêts que pour les pertes directes »<sup>1)</sup>. Les tribunaux de prise anglais et allemands ont adopté pendant la guerre mondiale exactement le même point de vue.

Quant à la question de savoir dans quelle monnaie devrait être libellé le montant de la somme que l'Allemagne serait éventuellement condamnée à payer, le Gouvernement allemand ne peut que maintenir son point de vue, suivant lequel à défaut d'un autre arrangement tout État n'est tenu que de remplir ses obligations financières dans sa monnaie nationale. Il apparaît assurément comme admissible de calculer d'abord en une monnaie étrangère le montant desdites obligations, mais le paiement ne devra jamais s'effectuer qu'en monnaie nationale. La sentence portant la condamnation devrait donc fixer un montant déterminé dans cette monnaie. Le Gouvernement allemand ne méconnaît point le fait que les conjonctures de la guerre et l'effondrement de nombreuses monnaies européennes ont ébranlé ce principe si clair et si conforme au sentiment naturel d'équité. En le rétablissant, on aboutirait à simplifier, par l'élimination d'un point litigieux, le règlement des réclamations d'indemnité d'origine internationale. Il paraît que, dans la pratique, les cours de prise se sont d'ores et déjà basés sur le principe dont il s'agit.

Enfin la demande de 10 % d'intérêts paraît exagérée; 5 % tout au plus serait justifié par l'usage.

1) Niemeyer, Urkunden zum Seekriegsrecht. Berlin (Guttentag) 1913 t. III, p. 1514.

## II. RÉSUMÉ DU POINT DE VUE JURIDIQUE ADOPTÉ PAR LE GOUVERNEMENT ALLEMAND :

1° Il n'y a, entre le Gouvernement allemand et les Gouvernements alliés, aucune divergence de vues, en tant qu'ils parlent du fait <sup>1)</sup> que l'Allemagne, en promulguant et en appliquant l'ordonnance de neutralité du 25 juillet 1920, a fait usage d'un droit qu'elle revendique comme sien en sa qualité d'État resté neutre dans la guerre engagée entre la Russie et la Pologne. Le Gouvernement allemand estime, de plus, qu'il s'agit en l'espèce non d'un droit quelconque, mais d'un droit tout personnel et imprescriptible, auquel le Gouvernement allemand ne pouvait renoncer et auquel il n'a pas renoncé.

2° Les Alliés font valoir deux arguments pour démontrer que le Gouvernement allemand ne pouvait user du droit qui, en principe, lui appartenait en sa qualité de Puissance neutre, d'interdire le transport d'armes et de munitions, le 21 mars 1921, sur le vapeur « Wimbledon » :

a) parce que l'art. 380 du Traité de Versailles stipule 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,

b) parce que les préliminaires de paix de Riga signés le 12 octobre 1920 entre la Russie et la Pologne étaient déjà en vigueur depuis le 2 novembre 1920 et que, le 18 mars 1921, un traité de paix définitif avait été signé, sinon encore ratifié.

3° En ce qui concerne l'argument susmentionné sous la rubrique 2 a) et qui se base sur l'art. 380, le Gouvernement allemand estime que le caractère de cette disposition — en tant qu'il s'agit de navigation commerciale — est le même que celui des art. 321 et 327 bien que par son contenu il les dépasse. L'extension juridique dont il s'agit consiste en ceci : a) l'art. 380 établit des droits non seulement au profit des Puissances

---

1) *Réplique*, p. 101.

alliées et associées, mais au profit de toutes les nations, b) l'art. 380 est constamment applicable, tandis que, d'après l'art. 378, la validité des articles 321 et 237 est provisoirement limitée à une durée de cinq ans.

A l'égalité du règlement de principe correspond l'égalité des exceptions faites à ce règlement : il est admis des entraves (*impediments*) résultant des dispositions relatives à la police, aux douanes, aux prescriptions sanitaires, à l'émigration et à l'immigration, ainsi que celles concernant l'importation ou l'exportation des marchandises prohibées. Il suffit que les dispositions prises à cet égard soient raisonnables et uniformes et qu'elles n'entravent point inutilement le commerce (art. 381 al. 2, art. 327 al. 4). L'art. 321 al. 1 n'exclut, lui non plus, que les délais et les restrictions inutiles.

L'application de l'arrêté du 25 juillet 1920 doit être considérée comme une restriction parfaitement recevable, car il ne contient que des interdictions d'exportation et de transit. Il n'existe aucune raison par laquelle on pourrait justifier un traitement différentiel du transit d'une part, de l'importation et de l'exportation d'autre part : tout comme suivant l'art. 327 al. 4, des interdictions de transit sont admissibles aussi dans le cas de l'art. 381 al. 2. De plus, les autres conditions requises pour la validité des restrictions fixées par l'art. 381 al. 2, sont réalisées : les dispositions de l'ordonnance du 25 juillet 1920 précitées sont uniformes : elles s'appliquent de la même façon aux étrangers et aux nationaux. Leur caractère d'équité résulte, d'autre part, du fait qu'en promulguant cette ordonnance l'État qui la portait ne faisait qu'user de ses droits d'État neutre. Immédiatement après la guerre mondiale et eu égard aux dangers qui menaçaient ses frontières, l'Allemagne avait des intérêts très urgents de formuler en termes exprès la stricte neutralité qu'elle avait constamment observée dans le conflit engagé entre deux de ses anciens adversaires. On ne se trouve point non plus ici en présence d'une entrave inutilement apportée au commerce, étant donné surtout que la voie de Skagen restait absolument ouverte.

Même sans parler des articles 327 al. 4 et 381 al. 2, la recevabilité des entraves apportées au passage ressort du fait que l'art. 321, qui pose le principe du libre trafic de transit par

les voies fluviales intérieures du Reich, reconnaît également la possibilité de restrictions utiles.

4° C'est vrai que l'art. 380 accorde une situation spéciale aux vaisseaux de guerre. En tant qu'il ne s'agit point de vaisseaux appartenant à une Puissance en guerre avec l'Allemagne, ces navires doivent être autorisés à passer par le canal, tandis que — en l'absence de cette disposition — il y aurait possibilité d'interdire aux bateaux de guerre ledit passage. Toutefois même en ce qui concerne ces navires, certaines restrictions peuvent intervenir, notamment les dispositions relatives à la police, en ce qui regarde la durée du séjour et les mesures à prendre pour les tenir à l'écart des opérations de guerre du canal.

Ce règlement relatif aux bateaux de guerre n'exclut cependant point des restrictions plus accentuées en ce qui concerne la navigation commerciale en temps d'hostilités, relativement au passage à travers le canal. Les navires de guerre ont leurs droits spéciaux, ils constituent, même dans les eaux territoriales étrangères, une partie de l'Etat auquel ils appartiennent et ils représentent cet Etat. La possibilité de restreindre la liberté de mouvement de ces bateaux est donc moins grande que celle qui s'applique aux navires de commerce.

La situation des navires de commerce est toute différente tant au point de vue pratique qu'au point de vue juridique. En ce qui concerne leur trafic, il existe en temps de guerre une restriction générale consistant en ce que l'Etat neutre n'est point obligé de permettre l'exportation et le transit de la contrebande. Cette limitation apparaît, au point de vue de sa notion même, comme ne se heurtant en aucune façon à l'obligation contractuellement imposée à l'Allemagne dans l'art. 380, de permettre le passage des navires de commerce par le canal et elle est maintenue en termes exprès par l'art. 381 al. 2.

5° L'interprétation suivant laquelle l'art. 380 al. 1 abrogerait les droits découlant, à cet égard, pour l'Allemagne de sa neutralité, ne peut être en aucune façon justifiée et elle soulève contre elle — sans parler ici de nouveau de l'imprescriptibilité du droit des neutres — les considérations suivantes :

Le règlement fixé par les articles 380 et seq. correspond au système stipulé par les conventions de Barcelone, relativement à tous les fleuves et à toutes les voies navigables artificielles d'intérêt international. Lesdites conventions de Barcelone maintiennent, dans ce domaine, en termes exprès, les droits et obligations dérivant de la neutralité. La même conception résulte des Actes du Canal de Panama en ce qui concerne les droits de neutralité des Etats-Unis : ces Actes de même que celui du Canal de Suez contiennent des dispositions expresses concernant la situation juridique du canal pendant la guerre, et ces dispositions sont conçues en ce sens que ledit canal doit, en principe, rester librement utilisable pour les belligérants, mais que d'autre part, il ne doit jamais être un théâtre de guerre.

Dans ces conditions, l'absence d'une disposition positive spéciale relative à la question de la neutralité du canal de Kiel ne peut impliquer en aucune façon la renonciation de l'Allemagne au droit qu'elle avait, en sa qualité de Puissance neutre, par rapport au canal ; car, même étant donné sa situation de voie de trafic d'intérêt international, le canal de Kiel reste soumis à la souveraineté de l'État allemand, sur le territoire et grâce aux ressources duquel il a été bâti. En conséquence, le Traité de Versailles, contrairement au contenu des conditions originaires de la paix, s'est également abstenu d'instituer une commission internationale ayant pour mission d'administrer le canal. L'État allemand ne peut donc, en ce qui concerne ledit canal, se trouver dans une situation plus défavorable qu'en ce qui concerne les autres voies navigables allemandes importantes déclarées internationales et placées sous l'administration de commissions internationales.

6° Par cette voie, il semble possible de résoudre au sujet du canal aussi le problème de la démarcation des principes de neutralité et de la liberté du transit. Si quelque doute subsistait à cet égard, on n'en pourrait tirer aucun argument contre le point de vue adopté par l'Allemagne en l'espèce, mais bien plutôt un argument à l'appui de la thèse allemande. On ne peut inférer ni du Traité de Versailles ni d'autres documents aucun accord relatif à une limitation de la souveraineté allemande sur le canal de Kiel, voie de communication établie

sur le territoire de l'Allemagne et par les moyens de celui-ci. Si les intentions qu'on aurait eues d'éliminer le droit découlant pour l'Allemagne de sa neutralité, n'ont point été clairement et en termes exprès stipulées au traité, ce serait une omission dont les Alliés, rédacteurs dudit traité — et non l'Allemagne, — devraient supporter les conséquences.

7° Il est évident que l'objection mentionnée au n° 2 b « et tirée de l'ordonnance interdisant le passage des navires malgré la ratification antérieure des préliminaires de paix par les belligérants » porte à faux. L'ordonnance du 25 juillet 1920, dont il a été fait application le 21 mars a été édictée avant la signature des préliminaires de paix. Il n'existe aucun principe de droit dont on puisse dériver l'obligation pour l'Allemagne d'abroger ou de s'abstenir d'appliquer une ordonnance prise par elle avant la ratification d'une paix définitive.

---

#### CONCLUSIONS.

Le Gouvernement allemand maintient les conclusions formulées dans le Contre-mémoire. Il trouve cependant qu'il est à propos de les préciser de la manière suivante ;

Plaise au Tribunal,

décider :

1° a) que l'art. 380 du Traité de Versailles n'a pu empêcher l'Allemagne dans la guerre russo-polonaise de 1920-21 d'appliquer au canal de Kiel une prescription de neutralité admissible en elle-même comme l'est l'ordonnance du 25 juillet 1920 ;

b) que l'application de cette ordonnance du 25 juillet 1920 n'était pas rendue impossible par la mise en vigueur des préliminaires de paix du 2 novembre 1920, mais seulement par la mise en vigueur du Traité de Paix définitif en date du 30 avril 1921 ;

2° repousser la requête en indemnité.

---

## Annexes

## N° 1.

AUSZUG AUS DEN VORSCHRIFTEN ÜBER DIE ZULASSUNG UND BEHANDLUNG VON KRIEGSSCHIFFEN UND PRISEN DER KRIEGFÜHRENDE PARTEIEN IN DEN HÄFEN UND GEWÄSSERN DER DEUTSCHEN KÜSTE UND DER DEUTSCHEN KOLONIEN.

Marineverordnungsblatt 1913 Nr. 15 <sup>1)</sup>.

1. Für die Zulassung der Kriegsschiffe gelten allgemein die §§ 1 bis 3 der „Vorschriften über die Zulassung und Behandlung fremder Kriegsschiffe in den Häfen und Gewässern der deutschen Küste“

vom 24. Mai 1910. Sie lauten :

## § 1.

Zum Anlaufen befestigter und unbefestigter deutscher Häfen und Flussmündungen und zum Befahren der Binnengewässer bedürfen Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge fremder Mächte keiner besonderen Erlaubnis. Jedoch ist eine rechtzeitige, auf diplomatischem Wege zu übermittelnde Anzeige über den bevorstehenden Besuch erforderlich.

Ohne diese dürfen fremde Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge, mit Ausnahme der im § 2 angegebenen Fälle, weder die äußerste Befestigungslinie überschreiten, noch sich auf Reede oder im Hafen bzw. in Flussmündungen und Binnengewässern aufhalten. Über Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals siehe § 3.

Die Zahl der derselben fremden Nation angehörenden Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge, denen der gleichzeitige Aufenthalt in einem befestigten oder unbefestigten Hafen usw. gestattet ist, wird in der Regel auf drei beschränkt. Ausnahmen bedürfen der auf diplomatischem Wege einzuholenden Genehmigung.

1) Martens V. N. R. G. 3 s. VIII p. 326.

## § 2.

Die vorstehenden Bestimmungen finden keine Anwendung

a) auf Schiffe und Fahrzeuge, die Landesherren, Mitglieder landesherrlicher Familien, Präsidenten von Republiken oder deren Gefolge, oder die Botschafter oder Gesandteam Hofe Seiner Majestät des Kaisers an Bord haben;

b) auf Schiffe und Fahrzeuge, die durch Seegefahr oder Havarie zum Anlaufen eines deutschen Hafens usw. genötigt werden.

## § 3.

Zur Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal bedürfen fremde Kriegsschiffe und Kriegsfahrzeuge der vorherigen, auf diplomatischem Wege einzuholenden Erlaubnis. Falls eine vorherige Anmeldung auf diplomatischem Wege nicht möglich war, so ist sie auf dem Wege über die Ortsbehörden ungesäumt nachzuholen.

2. usw.

---

**N° 2.**

**BEKANNTMACHUNG DES REICHSPRÄSIDENTEN  
VOM 20 JULI 1920**

Nr. 160 des Deutschen Reichsanzeigers und Preussischen Staatsanzeigers vom 21 Juli 1920.

Berlin, 20. Juli Amtlich.

In den zwischen der polnischen Republik und der russischen Sowjetrepublik entstandenen kriegerischen Verwickelungen hat Deutschland, das sich mit beiden Staaten im Friedenszustand befindet, bisher volle Neutralität beobachtet und wird diese Neutralität auch weiterhin beobachten. Ich weise demzufolge darauf hin, dasz für jedermann im Reich und für die Deutschen im Ausland die Verpflichtung besteht, sich aller Handlungen zu enthalten, die der Neutralität Deutschlands zuwiderlaufen.

Der Reichspräsident

EBERT.

Der Reichsminister des Auswärtigen

SIMONS.

---