

International Law Studies—Volume 9

International Law Topics

The Declaration of London

The thoughts and opinions expressed are those of the authors and not necessarily of the U.S. Government,
the U.S. Department of the Navy or the Naval War College.

Chapitre VIII.—DE LA RÉSISTANCE À LA VISITE.

Le sujet traité dans ce chapitre n'est pas mentionné dans le programme soumis en février 1908 par le Gouvernement Britannique; il se rattache étroitement à plusieurs des questions de ce programme, aussi s'est-il naturellement présenté à l'esprit au cours des discussions, et il a paru nécessaire de poser une règle sur laquelle on s'est facilement accordé.

Un croiseur belligérant rencontre un navire de commerce et le somme de s'arrêter pour qu'il soit procédé à la visite. Le navire sommé ne s'arrête pas et essaie de se soustraire à la visite par la fuite. Le croiseur peut employer la force pour l'arrêter, et le navire de commerce, s'il est avarié ou coulé, n'a pas le droit de se plaindre, puisqu'il a contrevenu à une obligation imposée par le droit des gens. S'il est arrêté et s'il est établi que c'est seulement pour éviter les ennuis de la visite qu'il avait recouru à la fuite, qu'il n'avait d'ailleurs commis aucun acte contraire à la neutralité, il ne sera pas puni pour sa tentative. S'il est constaté, au contraire, que le navire a de la contrebande à bord ou qu'il a, d'une façon quelconque, violé ses devoirs de neutre, il subira les conséquences de son infraction à la neutralité, mais il ne subira non plus aucune peine pour avoir tenté la fuite. Certains pensaient, au contraire, que le navire devrait être puni pour une tentative de fuite caractérisée comme pour une résistance violente. La possibilité de la confiscation engagerait, disait-on, le croiseur à ménager, dans la mesure du possible, le navire en fuite. Mais cette idée n'a pas prévalu.

ARTICLE 63.

La résistance opposée par la force à l'exercice légitime du droit d'arrêt, de visite et de saisie, entraîne, dans tous les cas, la confiscation du navire. Le chargement est passible du même traitement que subirait le chargement d'un navire

Chapter VIII.—RESISTANCE TO VISIT AND SEARCH:

The subject treated in this chapter is not mentioned in the programme submitted by the British Government in February 1908; it is closely related to several of the questions in that programme, and thus naturally attracted attention in the course of the discussions, and it has seemed necessary to frame a rule upon which there was ready agreement.

A belligerent cruiser encounters a merchant vessel and summons her to stop in order that it may proceed to visit and search. The vessel summoned does not stop, but tries to avoid visit and search by flight. The cruiser may employ force to stop her, and if the merchant vessel is damaged or sunk, she has no right to complain, since she has acted contrary to an obligation imposed upon her by the law of nations. If the vessel is stopped, and if it is shown that it was only in order to escape the inconvenience of visit and search that she had recourse to flight, and that otherwise she had done nothing contrary to neutrality, she will not be punished for her attempt. If, on the other hand, it is established that the vessel has contraband on board, or that she has in any way whatever violated her neutral obligations, she will suffer the consequences of her infraction of neutrality, but she will not undergo any further punishment for her attempt at flight. Some thought on the contrary that the ship should be punished for an obvious attempt at flight as much as for forcible resistance. It was said that the possibility of condemnation of the escaping vessel would lead the cruiser to spare her so far as possible. But this view did not prevail.

ARTICLE 63.

Forcible resistance to the legitimate exercise of the right of stoppage, visit and search, and capture, involves in all cases the condemnation of the vessel. The cargo is liable to the same treatment which the cargo of an enemy vessel would

ennemi; les marchandises appartenant au capitaine ou au propriétaire du navire sont considérées comme marchandises ennemies.

La situation est différente s'il y a résistance violente à l'action légitime du croiseur. Le navire commet un acte d'hostilité et doit, dès lors, être traité en ennemi; il sera donc soumis à confiscation, quand même la visite ne révélerait aucun fait contraire à la neutralité, et cela semble ne pouvoir soulever aucune difficulté.

Que faut-il décider du chargement? La formule qui a semblé la meilleure est celle d'après laquelle ce chargement sera traité comme celui qui serait à bord d'un navire ennemi. Cette assimilation entraîne les conséquences suivantes: le navire neutre qui a résisté devenant navire ennemi, la marchandise se trouvant à bord est présumée ennemie. Les neutres intéressés pourront réclamer leur propriété, conformément à la 3^e règle de la Déclaration de Paris, mais la marchandise ennemie sera confisquée parce que la règle *le pavillon couvre la marchandise* ne peut plus être invoquée, le navire saisi sur lequel elle se trouve étant considéré comme ennemi. On remarquera que le droit de réclamer la marchandise est reconnu à tous les neutres, même à ceux qui ont la nationalité du navire saisi; il paraîtrait excessif de les faire souffrir de l'acte du capitaine. Il y a toutefois une exception à l'égard des marchandises appartenant au propriétaire du navire. Il semble naturel qu'il supporte les conséquences des actes de son agent. Sa propriété à bord du navire sera donc traitée en marchandise ennemie. A plus forte raison, en est-il de même de la marchandise appartenant au capitaine.

Chapitre IX.—DES DOMMAGES ET INTÉRÊTS.

Ce chapitre a une portée très générale, puisque la disposition qu'il contient trouve son application dans les cas nombreux où un croiseur peut saisir un navire ou des marchandises.