

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.

destruction of the vessel would justify the destruction of the contraband goods, the more so as the considerations of humanity which may be invoked in case of the destruction of a vessel do not here apply. Against an arbitrary demand by the cruiser there are the same guarantees as those which made it possible to recognize the right to destroy the vessel. The captor must, as a condition precedent, prove that he really found himself in the exceptional circumstances specified; failing this, he is penalized to the value of the goods delivered or destroyed, without investigation as to whether they were or were not contraband.

The regulation prescribes certain formalities which are necessary to establish the facts of the case and to make the prize court free to adjudicate.

Of course, when once the delivery of the goods has been effected or their destruction has taken place, and the formalities have been carried out, the vessel which has been stopped must be left free to continue her voyage.

#### Chapter V.—TRANSFER OF FLAG.

An enemy merchant vessel is liable to capture, whereas a neutral merchant vessel is spared. It may therefore be understood that a belligerent cruiser encountering a merchant vessel which lays claim to neutral nationality has to inquire whether such nationality has been acquired legitimately or for the purpose of shielding the vessel from the risks to which she would have been exposed if she had retained her former nationality. This question naturally arises when the transfer is of a date comparatively recent at the moment at which the visit and search takes place, whether the transfer may actually be before, or after, the opening of hostilities. The question will be answered differently according as it is looked at more from the point of view of commercial or more from the point of view of belligerent interests. It is fortunate that agreement has been reached on a rule which conciliates both these interests so far as possible and which informs belligerents and neutral commerce as to their position.

## ARTICLE 55.

*Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué avant l'ouverture des hostilités, est valable à moins qu'il soit établi que ce transfert a été effectué en vue d'éluider les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. Il y a néanmoins présomption de nullité si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, alors que le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités; la preuve contraire est admise.*

*Il y a présomption absolue de validité d'un transfert effectué plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, s'il est absolu, complet, conforme à la législation des pays intéressés, et s'il a cet effet que le contrôle du navire et le bénéfice de son emploi ne restent pas entre les mêmes mains qu'avant le transfert. Toutefois, si le navire a perdu la nationalité belligérante moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités et si l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, la saisie du navire ne pourra donner lieu à des dommages et intérêts.*

La règle générale, posée par l'alinéa 1<sup>er</sup>, est que le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi est valable, en supposant, bien entendu, que les conditions juridiques ordinaires de validité ont été remplies. C'est au capteur, s'il veut faire annuler ce transfert, à établir que le transfert a eu pour but d'éluider les conséquences de la guerre que l'on prévoyait. Il y a un cas considéré comme suspect, celui dans lequel l'acte de transfert ne se trouve pas à bord, alors que le navire a changé de nationalité moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités. La présomption de validité établie au profit du navire par l'alinéa 1<sup>er</sup> est renversée au profit du capteur. Il y a présomption de nullité du transfert, mais la preuve contraire est admise. Il peut être prouvé, pour l'écarter, que le transfert n'a pas été opéré en vue d'éluider les conséquences de la guerre; il va sans dire que les conditions juridiques ordinaires de validité doivent avoir été remplies.

On a voulu donner au commerce cette garantie que le droit de faire considérer un transfert comme nul pour ce

## ARTICLE 55.

*The transfer of an enemy vessel to a neutral flag, effected before the opening of hostilities, is valid, unless it is proved that such transfer was made in order to evade the consequences which the enemy character of the vessel would involve. There is, however, a presumption that the transfer is void if the bill of sale is not on board in case the vessel has lost her belligerent nationality less than sixty days before the opening of hostilities. Proof to the contrary is admitted.*

*There is absolute presumption of the validity of a transfer effected more than thirty days before the opening of hostilities if it is absolute, complete, conforms to the laws of the countries concerned, and if its effect is such that the control of the vessel and the profits of her employment do not remain in the same hands as before the transfer. If, however, the vessel lost her belligerent nationality less than sixty days before the opening of hostilities, and if the bill of sale is not on board, the capture of the vessel would not give a right to compensation.*

The general rule laid down in the first paragraph is that the transfer of an enemy vessel to a neutral flag is valid, assuming, of course, that the ordinary legal requirements relative to validity have been fulfilled. It is for the captor, if he wishes to have the transfer annulled, to prove that the object of the transfer was to evade the consequences of the war in prospect. There is one case which is regarded as suspicious, that, namely, in which the bill of sale is not on board when the ship has changed her nationality less than sixty days before the opening of hostilities. The presumption of validity set up by the first paragraph in favour of the vessel is transposed in favour of the captor. It is presumed that the transfer is void, but proof to the contrary may be admitted. With a view to establishing the contrary, proof may be given that the transfer was not made in order to evade the consequences of the war; it is unnecessary to add that the ordinary legal requirements relative to validity must have been fulfilled.

There was a wish to give to commerce a guarantee that the right to regard a transfer as void on the ground that

motif qu'il aurait eu pour but d'éluder les conséquences de la guerre ne s'étendrait pas trop loin et ne comprendrait pas une période trop étendue. En conséquence, si le transfert a été effectué plus de trente jours avant l'ouverture des hostilités, il ne peut être attaqué pour cette seule cause, et il est considéré comme absolument valable, s'il a été fait dans des conditions qui en démontrent le caractère sérieux et définitif et qui sont les suivantes: le transfert doit être absolu, complet, et conforme à la législation des pays intéressés et il a pour effet de mettre le contrôle et les bénéfices du navire entre d'autres mains. Ces conditions établies, le capteur n'est pas admis à prétendre que le vendeur prévoyait la guerre dans laquelle son pays allait être engagé et voulait, par la vente, se soustraire aux risques qu'elle lui aurait fait courir pour les navires dont il opérait le transfert. Si, même dans cette hypothèse, le navire est rencontré par un croiseur et qu'il n'ait pas l'acte de transfert à bord, il pourra être saisi lorsque le changement de nationalité a eu lieu moins de soixante jours avant l'ouverture des hostilités; cette circonstance le rend suspect. Mais si, devant la juridiction des prises, il fait les justifications prévues par l'alinéa 2, il doit être relâché; seulement il ne pourra obtenir des dommages et intérêts, attendu qu'il y avait eu motif suffisant pour saisir le navire.

#### ARTICLE 56.

*Le transfert sous pavillon neutre d'un navire ennemi, effectué après l'ouverture des hostilités, est nul, à moins qu'il soit établi que ce transfert n'a pas été effectué en vue d'éluder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi.*

*Toutefois, il y a présomption absolue de nullité:*

1° *Si le transfert a été effectué pendant que le navire est en voyage ou dans un port bloqué.*

2° *Si il y a faculté de réméré ou de retour.*

3° *Si les conditions, auxquelles est soumis le droit de pavillon d'après la législation du pavillon arboré, n'ont pas été observées.*

Pour le transfert postérieur à l'ouverture des hostilités, la règle est plus simple: le transfert n'est valable que s'il

it was made in order to evade the consequences of war should not extend too far, and should not cover too long a period. Consequently, if the transfer has been made more than thirty days before the opening of hostilities, it cannot be assailed on that ground alone, and it is regarded as unquestionably valid if it has been made under conditions which show its character is genuine and final; these are as follows: the transfer must be absolute, complete, and in conformity with the laws of the countries concerned, and its effect is to place the control of, and the profits earned by the vessel in other hands. When once these conditions are established, the captor is not allowed to contend that the vendor foresaw the war in which his country was about to be engaged, and wished by the sale to shield himself from the risks which he would incur in respect of the vessels he was transferring. Even in this case, however, if the vessel is encountered by a cruiser and her bill of sale is not on board, she may be captured if the change of nationality has taken place less than sixty days before the opening of hostilities; that circumstance renders her suspect. But if before the prize court she furnishes the proof specified by the second paragraph, she must be released; though she cannot obtain compensation, inasmuch as there was sufficient reason for capturing the vessel.

#### ARTICLE 56.

*The transfer of an enemy vessel to a neutral flag, effected after the opening of hostilities, is void unless it is proved that such transfer was not made in order to evade the consequences which the enemy character of the vessel would involve.*

*There is, however, absolute presumption that a transfer is void.*

(1) *If the transfer has been made during a voyage or in a blockaded port.*

(2) *If there is a right of redemption or of ~~reversion~~.*

(3) *If the requirements upon which the right to fly the flag depends according to the laws of the country of the flag hoisted have not been observed.*

Respecting transfer after the opening of hostilities the rule is more simple: the transfer is valid only if it is

est établi qu'il n'a pas eu pour but d'é luder les conséquences qu'entraîne le caractère de navire ennemi. C'est la solution inverse de celle qui est admise pour le transfert antérieur à l'ouverture des hostilités; présomption de validité dans ce dernier, présomption de nullité dans celui dont il s'agit maintenant, sauf la possibilité de faire la preuve contraire. Il pourrait être établi, par exemple, que le transfert est la suite d'une transmission héréditaire.

L'article 56 indique des cas dans lesquels la présomption de nullité est absolue pour des motifs qui se comprennent aisément: dans le premier, le lien entre le transfert et le risque de guerre couru par le navire apparaît clairement; dans le second, l'acquéreur se présente comme un prête-nom devant être considéré comme propriétaire du navire pendant une période dangereuse, après laquelle le vendeur reprendra son navire; enfin, le troisième cas aurait pu à la rigueur être sous-entendu, le navire qui se réclame d'une nationalité neutre devant naturellement justifier qu'il a droit à cette nationalité.

On avait d'abord prévu le cas où le navire est, après le transfert, maintenu dans le service auquel il était affecté auparavant. Il y a là une circonstance suspecte au plus haut point; le transfert paraît fictif, puisque rien n'est changé dans le service du navire. Cela s'applique, par exemple, au cas d'une même ligne de navigation desservie par le navire après et avant le transfert. On a objecté que, parfois, la présomption absolue serait trop rigoureuse, que certains navires, comme les navires pétroliers, ne pouvaient, à raison de leur construction, être affectés qu'à un service déterminé. Pour tenir compte de cette observation, le mot *trajet* avait été ajouté, de sorte qu'il aurait fallu que le navire eût été maintenu *dans les mêmes service et trajet*; il semblait que l'on donnait, de cette façon, une satisfaction suffisante à la réclamation. Néanmoins, sur une insistance en vue de la suppression du cas dans l'énumération, cette suppression a été admise. Il en résulte que le transfert rentre alors dans l'application de la règle générale; il est bien présumé nul, mais la preuve contraire est admise.

proved that it has not been made in order to evade the consequences which the enemy character of a vessel would involve. This is the opposite solution from that admitted for the transfer before the opening of hostilities; in that case there is a presumption that the transfer is valid; in the present, that it is void, subject to the possibility of furnishing proof to the contrary. It might be proved, for instance, that the transfer had taken place by inheritance.

Article 56 mentions cases in which the presumption of nullity is absolute, for reasons which can be readily understood: in the first case, the connection between the transfer and the war risk run by the vessel clearly appears; in the second, the transferee, one merely in name, is to be regarded as owner during a dangerous period, after which the vendor will recover his vessel; lastly, the third case might strictly be inferred, since the vessel which claims a neutral nationality must naturally prove that she has a right to that nationality.

Provision was at one time made for the case of a vessel which was retained, after the transfer, in the trade in which she had previously been engaged. This would be a circumstance in the highest degree suspicious; the transfer has a fictitious appearance, since nothing is changed as regards the vessel's trade. This would apply, for instance, in case the vessel maintained the same line of sailing before and after the transfer. It was, however, objected that the absolute presumption would sometimes be too severe, as certain vessels, for example, tankships, could, on account of their build, engage only in a definite trade. To recognize this objection, the word "*route*" was added, so that it would have been necessary that the vessel should be retained *in the same trade and on the same route*; it was thought that in this way there would be given to the contention sufficient consideration. However, in consideration of the insistence on the suppression of this case from the list, its suppression has been conceded. Consequently the transfer now comes within the provision of the general rule; it is certainly presumed to be void, but proof to the contrary is admitted.



## Chapitre VI.—DU CARACTÈRE ENNEMI.

La règle inscrite dans la Déclaration de Paris, “le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, à l’exception de la contrebande de guerre,” répond trop au progrès des mœurs, a trop pénétré l’opinion publique pour qu’en présence d’une application si générale, on n’y voie pas un principe de droit commun, qu’il n’est plus même question de discuter. Aussi le caractère neutre ou ennemi des navires de commerce n’a-t-il pas seulement pour conséquence de décider de la validité de leur capture, mais encore du sort des marchandises, autres que la contrebande, qui sont trouvées à leur bord. Une remarque générale analogue peut être faite au sujet du caractère neutre ou ennemi de la marchandise. Personne ne songe à contester aujourd’hui le principe d’après lequel, “la marchandise neutre, à l’exception de la contrebande de guerre, n’est pas saisissable sous pavillon ennemi.” Ce n’est donc que dans le cas où elle est trouvée à bord d’un navire ennemi, que se pose la question de savoir si une marchandise est neutre ou ennemie.

La détermination du caractère neutre ou ennemi apparaît ainsi comme le développement des deux principes consacrés en 1856, ou mieux comme le moyen d’en assurer la juste application pratique.

L’utilité de dégager, à cet égard, des pratiques des différents pays des règles claires et simples n’a, pour ainsi dire, pas besoin d’être démontrée. Pour le commerce, l’incertitude des risques de capture, si elle n’est pas une cause d’arrêt total, est tout au moins la pire des entraves. Le commerçant doit savoir les risques qu’il court en chargeant sur tel ou tel navire; l’assureur, s’il ignore la gravité de ses risques, est forcé d’exiger des primes de guerre souvent exorbitantes ou insuffisantes.

Les règles qui forment ce chapitre ne sont malheureusement pas complètes; quelques points importants ont dû être laissés de côté, comme on l’a déjà vu par ce qui a été dit dans les explications préliminaires et comme cela sera précisé plus loin.