

E 2001 (B) 1, 92b

*L'Ambassade de France à Berne au Département politique¹**Copie**N*

Berne, 18 novembre 1914

1. Les gouvernements alliés sont très désireux de préciser l'exercice comme belligérants de leur droit de visite, de perquisition et de retenue à l'égard des navires neutres suspects de transporter de la contrebande, de manière à réduire au minimum leur ingérence dans le commerce «bona fide» des pays neutres entre eux. Ils sont en même temps dans l'obligation absolue d'empêcher, par tous les moyens légitimes en leur pouvoir, l'approvisionnement par mer de l'ennemi, par l'entremise de pays neutres, en marchandises et autres fournitures dont les Gouvernements ennemis ne peuvent absolument pas se passer pour poursuivre leurs opérations militaires et navales.

2. Le nouvel «Ordre en Conseil» du Gouvernement britannique, en date du 29 octobre 1914, et sa proclamation concernant la contrebande ont été élaborés d'accord entre les deux Gouvernements, pour atteindre, le mieux possible, ce double but. Un certain nombre d'additions ont été faites, comme on le verra, sur la

1. Une note identique est remise simultanément en langue anglaise par la Légation de Grande-Bretagne à Berne.



liste de la contrebande absolue; ces additions concernent des marchandises qui, étant donné les conditions actuelles des pays ennemis, sont importées par eux uniquement dans un but de guerre.

En ce qui concerne la contrebande conditionnelle, des mesures spéciales sont prévues pour les cargaisons qui ne sont pas indiquées sur les livres de bord comme devant être livrées à un destinataire nominativement désigné en territoire neutre. Nous ferons observer plus loin que les Gouvernements alliés réservent leur droit de capturer des navires neutres transportant des cargaisons de contrebande conditionnelle dans un pays neutre, s'il apparaît, à un moment donné, que les Gouvernements ennemis tirent de ce pays neutre, ou reçoivent par son intermédiaire des approvisionnements pour leurs forces armées.

3. Aussi longtemps que les Gouvernements alliés peuvent être assurés que les cargaisons ayant un caractère éventuel de contrebande, et qui sont ostensiblement destinées à un pays neutre, consistent bien en importations «bona fide» pour ce pays, ou, s'il s'agit de transit, qu'elles ne doivent pas dépasser un territoire neutre voisin, c'est-à-dire si les marchandises ne doivent pas être réexportées et si leur importation ne fait pas simplement partie d'une plus large opération par laquelle, à leur arrivée en pays neutre, une quantité équivalente de marchandises s'y trouvant déjà serait exportée, en ce cas, les Gouvernements alliés seraient disposés à restreindre leur droit de visite vis-à-vis des navires transportant des cargaisons de cette nature au simple contrôle des papiers de bord et de la description authentique incluse de la cargaison. Après quoi, il pourrait être entendu que ces navires seraient libérés de tout contrôle de la part des croiseurs des marines alliées durant leur voyage en cours.

A cet effet, il est proposé qu'un arrangement amical soit conclu avec les Gouvernements neutres intéressés, donnant à ceux-ci les garanties désirées.

4. Cet arrangement pourrait prendre la forme d'un accord sur les bases suivantes:

a) Les Gouvernements neutres prohiberaient l'exportation de leurs pays respectifs de toutes les catégories de marchandises et de fournitures comprises dans les listes de contrebande et dont ils ne désirent ou n'attendent l'importation que pour leur consommation locale «bona fide».

b) Ils donneraient aussi la garantie que, toutes les fois que les marchandises de cette nature sont adressées à un destinataire nominativement désigné dans leurs pays respectifs, celles-ci ne pourront pas, à leur arrivée, être déclarées en transit, mais seront déchargées et tomberont ainsi sous le coup de la prohibition d'exportation stipulée ci-dessus.

5. En retour, les Gouvernements alliés s'engageraient à ce que les navires neutres transportant des cargaisons ayant un caractère éventuel de contrebande n'aient pas, du fait de ce chargement, à subir d'autres formalités que celles nécessaires à la vérification des papiers de bord et de la désignation correcte incluse des marchandises embarquées, pourvu que les cargaisons ne soient pas adressées à *ordre*, mais à un destinataire nominativement désigné dans le pays neutre auquel le navire est destiné, et pourvu que les marchandises, une fois déchargées, soient couvertes par la prohibition d'exportation. D'autre part, les cargaisons de

marchandises ayant un caractère éventuel de contrebande, et au sujet desquelles aucune garantie satisfaisante ne serait obtenue concernant leur non introduction en pays ennemi, seraient considérées comme suspectes et retenues pour être examinées et au besoin soumises à l'adjudication d'une cour de prises.

6. Les marchandises et fournitures, dont l'importation dans les pays neutres sans aucune garantie contre une destination ennemie ultérieure a particulièrement inquiété les Gouvernements alliés, sont: les huiles minérales et l'essence à moteur de toutes espèces, y compris les huiles à graisser lubrifiantes, le cuivre, le caoutchouc, les cuirs et peaux, certaines espèces importantes d'articles d'alimentation, de fourrages et de nourriture pour les animaux. L'introduction de ces articles dans la liste des exportations prohibées serait essentielle. Une importance non moins grande est d'ailleurs attribuée à tous les articles de la liste de contrebande absolue et à la plupart de ceux de la liste de contrebande conditionnelle, dès que se pose la question de leur importation par mer dans les pays neutres. Les Gouvernements alliés sont cependant prêts à déclarer immédiatement que, en vue d'éviter toute cause possible de friction au sujet des matières d'importance secondaire, ils n'ont pas l'intention d'exercer de contrôle sur des articles d'alimentation autres que le blé, la farine, les grains et la viande, excepté bien entendu dans le cas où les cargaisons sont incontestablement destinées à un gouvernement ennemi, à ses forces armées ou à ses agents.

7. Les Gouvernements alliés regrettent sincèrement le retard et les désagréments qui ont été causés parfois par la nécessité d'écarter des navires plus ou moins de leur route, en vue de visites et d'enquêtes, et, parfois aussi, en raison de l'intervention successive de croiseurs belligérants sous différents pavillons.

Après avoir examiné cette question avec le plus grand soin, ils sont persuadés que la meilleure manière d'éviter les difficultés pour les navires neutres à bord desquels se trouve de la contrebande éventuelle, serait de consentir à toucher quelque port de France ou du Royaume-Uni se trouvant sur leur route pour la vérification de leurs papiers et de leur cargaison.

Cette formalité pourrait, dans tous les cas visés par l'arrangement projeté, être achevée dans un minimum de temps et de dérangement, et les navires pourraient être munis d'indications et de signaux spéciaux, qui seraient reconnus et respectés par les croiseurs des marines alliées qu'ils seraient exposés à rencontrer.