

# La Liberté des Mers



au point de vue scientifique

PAR

EDOUARD DEMACHY



MONTPELLIER

ROUMÉGOUS ET DÉHAN, IMPRIMEURS

Rue Vieille-Intendance, 5

1919

Pièce  
\*  
E



# LA LIBERTÉ DES MERS

— AU POINT DE VUE SCIENTIFIQUE —

Il peut être intéressant d'examiner la solution scientifique de ce grand problème de la liberté des mers, quand ce ne serait que pour la comparer à la solution politique.

Nous avons 4 points à examiner :

- 1° Liberté absolue des mers en temps de paix ;
- 2° Liberté relative des mers en temps de paix ;
- 3° Liberté des mers en temps de guerre, en ce qui regarde les belligérants ;
- 4° Liberté des mers en temps de guerre, en ce qui regarde les neutres.

## I. — LIBERTÉ ABSOLUE DES MERS EN TEMPS DE PAIX

La liberté absolue des mers réside dans le droit reconnu, pour chaque nation, de faire naviguer des bateaux, sous son pavillon, sans qu'aucun navire de guerre, d'une autre nation, ait le droit de les arrêter, sous quelque prétexte que ce soit, et dans quelque mer que ce soit.

## II. — LIBERTÉ RELATIVE DES MERS EN TEMPS DE PAIX

Depuis déjà longtemps, les nations maritimes se sont rendues compte qu'il y avait intérêt, pour tous, à ce que soient rédigées des règles, que tous les navires seraient tenus d'observer ; règles concernant l'éclairage des navires, les routes à suivre à l'aller et au retour, les moyens de demander du secours, les manœuvres à exécuter en temps de brouillard, etc., etc.

Mais, pour qu'elles soient observées, ces règles doivent comporter : des sanctions pour les délinquants, des tribunaux pour juger, ainsi que de la police et de la gendarmerie pour surveiller et appliquer les sanctions.

Qui donc allait être chargé de la police des mers ? Qui donc allait s'arroger le droit de dire : c'est *moi* le *maître* de la mer ; c'est *moi qui* imposerai les règles ; *qui* me chargerai de voir à ce qu'elles soient observées ; car c'est *moi qui* possède la puissance maritime la plus grande du monde.

Si l'Angleterre n'abusait pas, ce serait parfait ; mais la tentation d'abuser est grande, pour qui possède le pouvoir, et, en outre, la question d'amour-propre s'en mêle ; les choses peuvent s'envenimer et déterminer de redoutables complications.

Il y a aussi à considérer la question du combustible, charbon ou pétrole et le droit d'établir des dépôts. Pour utiliser la liberté des mers, un pays doit aussi jouir de la possibilité d'obtenir des « *bases* », où ses navires puissent se réparer et se réalimenter.

La question ne peut être résolue que par un accord entre nations ; car, alors les règles étant internationales, les tribunaux doivent l'être aussi, tout aussi bien que la police et la gendarmerie. Ces considérations nous amènent fatalement au système suivant, seul système capable de nous donner une solution, qui satisfasse à toutes les conditions du problème.

A. *Un congrès général*, où se trouvent représentées toutes les nations maritimes, est réuni, pour rédiger les statuts, qui vont régler la navigation des mers.

Ce Congrès nomme une *délégation permanente*, pour enregistrer toutes les modifications, qui pourront se présenter dans l'avenir.

B. *Organisation des tribunaux, de la police et de la gendarmerie des mers.*

Tout le système est *internationalisé d'une façon*

*absolue*, en ce sens, que toutes les personnes qui en font partie, *perdent leur ancienne nationalité* ; il n'y a plus, ni Anglais, ni Français, ni Américains, ni Belges, ni Allemands, pas plus parmi les chefs que parmi les plus humbles employés de l'Administration internationale des mers.

*Cette clause est indispensable, car elle forme la base même du système.*

- C. Toutes les nations contribuent à la formation du capital et des revenus de l'Administration. Le capital est fourni, partie en argent, partie en matériel.
- D. L'Administration recevra, en toute propriété, certaines îles et du terrain sur les côtes des différents pays. Ces terrains jouissent du bénéfice de l'exterritorialité, en ce qui regarde les membres internationaux ; mais non pas vis-à-vis des nationaux, qui n'y trouvent pas un refuge, et peuvent y être arrêtés.
- E. Les croiseurs de l'Administration surveillent toutes les mers ; ils sont chargés d'assurer l'obéissance aux règlements des mers.

Les navires des nationaux qui constatent, chez un autre, la non observation aux règlements, en avisent immédiatement l'Administration internationale des mers, soit la A. I. M., par sans fil, et rédigent un procès-verbal de constat.

Le bateau-poste, si le temps le permet, détache immédiatement une vedette à grande vitesse, pour poursuivre le délinquant.

- F. Tous les constats servent à poursuivre les délinquants, devant le Tribunal international, qui seul a qualité, pour infliger les peines. Naturellement, les membres du tribunal sont, eux aussi, internationalisés et n'appartiennent plus à aucun pays. La femme et les enfants se trouvent internationalisés du même coup, et doivent faire des démarches pour reconquérir l'ancienne nationalité, après la mort de l'époux ou du père.

G. L'A. I. M. reçoit le droit d'établir, sur certains points du globe, des ports internationaux, avec des dépôts de combustible et tous les bassins, cales sèches, ateliers et matériel nécessaires à la réparation des navires. Elle peut aussi y établir des ateliers de construction, mais ne peut construire que pour son propre compte.

H. L'A. I. M. possède des types de très grands navires à marche lente, 8 à 9 nœuds, qui croisent à des postes fixes, placés sur les grandes routes maritimes.

Ces grands types sont pourvus d'appareils de Sans Fil, extrêmement puissants, et ont le droit de donner des ordres qui doivent être obéis.

Ils possèdent aussi des hydravions et des vedettes qui peuvent se porter rapidement aux points utiles.

Ces postes rendront de grands services quand les courriers par avions seront établis ; ils seraient même indispensables. Ces postes possèdent un service médical et chirurgical absolument gratuit pour les équipages.

Avec le système de l'internationalisation absolue, il n'y a plus de question d'amour-propre en jeu ; ce n'est plus une nation étrangère qui usurpe le pouvoir, comme droit du plus fort ; toute cause de froissement a disparu.

D'autre part, le service de police des mers sera beaucoup mieux fait, car il sera fait par des spécialistes ; de plus, il n'y aura jamais d'hésitation de la part de l'autorité ; il n'y aura pas la crainte de froisser une nation amie ou d'amener des complications avec une autre, trop susceptible.

L'A. I. M. est absolument indépendante ; et le service de police des mers, dont tant de vies peuvent dépendre, pourra être fait avec une extrême rigueur.

Enfin, l'A. I. M., possédant une organisation puissante, un matériel formidable et un budget considérable, sera à même d'apporter à la navigation de tels perfectionnements,

que les sinistres en mer diminueront dans d'énormes proportions.

La liberté des mers n'est plus restreinte par la volonté d'une nation plus puissante que les autres, mais par la volonté intelligente et pratique de toutes les nations intéressées.

Il n'y aura plus aucune raison pour que les nations maritimes, petites et grandes, refusent d'accepter de bon cœur des restrictions qui sont établies d'un commun accord, et manifestement dans l'intérêt de tous.

### III ET IV. — LIBERTÉ DES MERS EN TEMPS DE GUERRE

#### EN CE QUI REGARDE LES « BELLIGÉRANTS ET LES NEUTRES »

La première et plus importante question, on pourrait même dire la seule question, est celle du *Blocus*. Le droit de visite n'en est qu'une conséquence.

Faut-il admettre le droit au blocus, c'est-à-dire le droit pour les belligérants d'exiger des neutres qu'ils renoncent, pendant la période de guerre, à envoyer leurs navires dans les ports ennemis ?

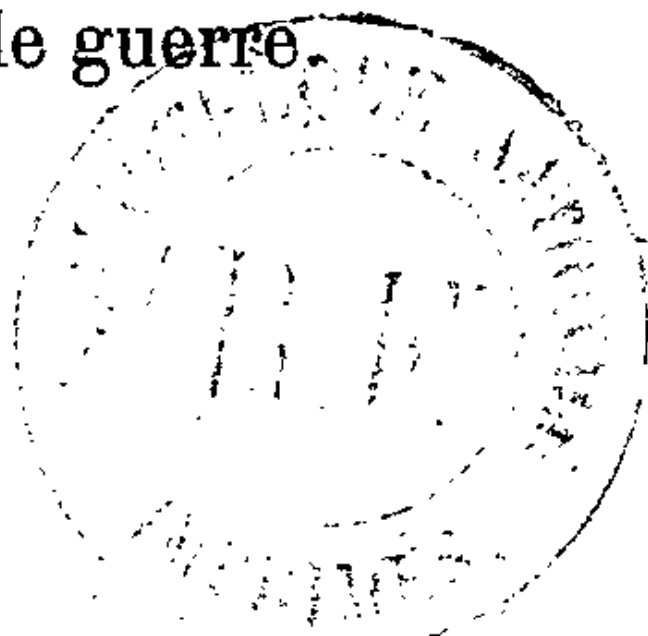
Faut-il reconnaître, comme règle générale, qu'une nation, en état de guerre, est seule à pouvoir se réapprovisionner par voie de mer ?

Si ce point était admis, les neutres pourraient souffrir commercialement de l'état de guerre ; mais, par contre, ils ne courraient plus aucun risque de guerre.

Les belligérants pourraient réciproquement courir sus à leurs navires. Les neutres se contenteraient de les regarder, sans intervenir.

Resterait la question de la réalimentation des belligérants à travers les pays neutres ; mais cette question deviendrait une question territoriale.

Il me semble tout à fait abusif, d'admettre qu'un belligérant est dans son droit en exigeant d'un neutre qu'il se refuse à exporter quoi que ce soit, dans un pays avec lequel il n'est pas en état de guerre.





Pourtant on serait parfaitement en droit d'affirmer qu'un pays neutre cesse de l'être du jour où il consent à favoriser ainsi un belligérant au détriment de l'autre.

Le plus simple et, tout à la fois, le plus loyal et le plus juste, serait d'admettre, en principe, et également pour tous, que, dès que des pays entrent en état de guerre, les pays neutres cessent immédiatement toutes relations commerciales ou financières avec eux, les laissant abandonnés à eux-mêmes et à leurs propres ressources, comme s'ils étaient seuls sur la terre. C'est le traitement égal pour toutes les parties.

Dans ces conditions, et dans ces conditions seulement, pourrait-on dire qu'il y a vraiment neutralité,

Dans le fond, c'est, comme toujours, une question de gros sous ; ce que les neutres cherchent, c'est à profiter de la guerre pour exploiter les besoins des belligérants.

Les gros bonnets ont leurs journaux pour expliquer qu'ils se ruinent et verser sur leur sort des larmes de crocodiles ; chez les neutres, aussi bien que chez les belligérants, les gros armateurs ont tous fait des fortunes scandaleuses, tout en protestant qu'ils se sont ruinés pour la bonne cause.

Ce qui serait bien édifiant, ce serait de publier, chez les neutres, pour chaque armateur et chaque Société de navigation : *d'un côté le total des sommes encaissées pendant la guerre et de l'autre, la liste de ceux de leurs marins qui se sont noyés.*

Après cette édifiante lecture, leurs gouvernements s'honoreraient en frappant leurs scandaleux bénéfices d'une taxe de 25 pour cent au profit des veuves et des orphelins de tous ceux dont la mort leur a permis de s'enrichir.

On pourrait même ne pas se borner aux neutres et en faire autant pour les armateurs et Sociétés de navigation des belligérants.

Que de beaux et intéressants tableaux il va y avoir à publier après la guerre et que les chiffres pourraient être éloquentes !

Pour en revenir à la liberté des mers en temps de guerre, il est certain que le plus simple et le plus pratique, serait de mettre les belligérants en quarantaine et d'assurer la liberté des mers aux neutres, en ce qui regarde leur trafic, entre eux.

La question des mines est une des plus importantes de toutes, et, de ce côté, les mesures à prendre ne peuvent être trop sévères, ni trop énergiques.

#### PROTECTION DES CÔTES

Il ne peut y avoir de doutes sur le fait, qu'un belligérant est en droit de défendre ses côtes, par le placement de champs de mines; mais *à la condition expresse*, que ces mines soient placées, de façon à ne pas pouvoir nuire à des tiers.

La limite exacte, qui ne peut être dépassée, devrait être fixée avec le plus grand soin, au moyen de signaux apparents. Le type de mines à employer serait spécifié par l'A. I. M.

L'A. I. M. aurait droit d'intervention; les types de mines devraient lui être soumis et même ses délégués devraient pouvoir assister à la pose.

De temps en temps, l'A. I. M. enverrait relever quelques-unes de ces mines, et, dans le cas où il en aurait été placées pouvant offrir le moindre danger, elles devraient être immédiatement enlevées.

Quant à la mise à l'eau des mines libres, en pleine mer, l'A. I. M. ne devrait autoriser qu'un modèle, coulant à fond, au maximum, deux heures après avoir été mises à l'eau.

L'A. I. M. aurait le droit d'arrêter les navires des belligérants et de se faire montrer les minés, avec le droit de faire procéder à la destruction de toutes celles, ne correspondant pas aux types autorisés.

En temps de guerre, l'A. I. M. possède le droit de visite. Les navires faisant la contrebande sont saisis et vendus.

La moitié du produit de la vente appartient à l'équipage



du navire, qui a pratiqué la saisie, et l'autre partie à l'A. I. M.

Les navires appartenant aux belligérants, peuvent aller chercher des marchandises dans les ports neutres, mais doivent naviguer *ostensiblement*, sous leur pavillon; en cas contraire, ils sont considérés comme navires faisant la contrebande, saisis et vendus.

La mise en quarantaine ne porte qu'en ce qui regarde les navires des neutres.

Un belligérant peut envoyer un de ses bateaux chercher des marchandises dans le port d'un neutre; mais le neutre ne peut aller porter des marchandises dans le port d'un belligérant.

En effet, le bateau du belligérant peut être attaqué en route, par son adversaire; tandis que le navire du neutre ne le pourrait pas, la marchandise étant couverte par le pavillon.

En somme, le navire d'un neutre, transportant des marchandises dans le port d'un des belligérants, est considéré, par ce fait, comme appartenant à ce belligérant et traité comme tel par son adversaire, sans que le neutre puisse soulever la moindre revendication.

Un navire neutre, transportant des marchandises dans le port d'un belligérant, est tenu de naviguer sous le pavillon du belligérant auquel les marchandises sont destinées.

Le fait de travailler pour le compte et à l'avantage d'un belligérant lui fait perdre sa qualité de neutre, mais sans que, pour cela, son pays se trouve engagé.

Ce navire est tenu, en quittant le port où il a opéré son chargement, de sortir en battant, non pas son propre pavillon, mais bien celui du belligérant dans les ports duquel il se rend, et si, en cours de route, il est interrogé par une patrouille de l'A. I. M., c'est ce pavillon qu'il devra montrer, sous peine d'être saisi et vendu.

Il est très naturel et parfaitement juste que le navire, appartenant à un neutre, perde sa nationalité et les avantages qui y sont attachés, dès qu'il se met à la disposition d'un belligérant, pour transporter ses marchandises.

Très naturel aussi qu'il soit tenu de battre le pavillon du belligérant pour le compte duquel il travaille et qu'au cas contraire il soit considéré comme faisant la contrebande et traité en conséquence.

Dans tout ce qui précède, j'ai cherché à traiter toutes les question par le « *bon sens* », sans me préoccuper des « *us et coutumes* ».

Les « *us et coutumes* » ne peuvent rien changer à la réalité des choses ; une chose est juste ou injuste, intrinsèquement, « *per se* » ; une chose injuste ne devient pas juste par le simple fait qu'elle a été faite pendant des siècles.

Quant à l'opinion des juristes, elle ne fait que refléter l'opinion des autres juristes qui les ont précédés. Ouvrez un livre de droit et vous pourrez constater qu'il ne comporte que des citations ; les juristes discutent en se jetant des maîtres célèbres à la tête les uns des autres. Ils sont essentiellement dogmatiques et refusent d'attacher la moindre importance à un raisonnement.

La méthode scientifique, tout au contraire, consiste à faire table rase de tout ce qui a été fait ou dit et à attaquer le problème sans idées préconçues.

On doit, tout d'abord, bien préciser le but à atteindre, puis exposer les meilleurs moyens à adopter pour atteindre le résultat désiré.

Dans le problème qui nous occupe, nous reconnaissons, pour commencer, que la mer n'appartenant à « *personne* », appartient à « *tout le monde* ».

Nous remarquons ensuite qu'il est indispensable que l'usage de la mer soit règlementé, et nous réunissons « *tout le monde* » pour établir les règles nécessaires.

Enfin, comme les règles ne serviraient à rien s'il n'y avait un *magister avec une férule* pour les faire observer, nous procédons à l'organisation d'une « *gendarmerie des mers* » que nous *dénationalisons*, afin qu'elle représente « *M. Tout le monde* ».

Si le système est bon, à quoi servirait d'examiner s'il est ou non en concordance avec l'opinion des plus ou moins illustres maîtres, qui se sont, jusqu'ici, occupés de la matière ?

Et s'il est mauvais, ce n'est pas l'opinion des maîtres précités qui le rendra meilleur.

A voir la façon dont les choses se passent à notre époque, on dirait que les gens se considèrent tous comme incapables d'avoir des idées personnelles et de juger par eux-mêmes.

Au lieu de nous apporter des faits, des raisonnements et des conclusions, ils nous présentent une bouillie pour les chats, confectionnée avec toutes les redites et les lieux communs qui trainent dans les ouvrages des maîtres décorés.

Comme, depuis l'époque où ces choses ont été écrites, il a coulé beaucoup d'eau sous les ponts, et qu'il s'est produit beaucoup de nouveau, nos projets et nos lois retardent toujours plus ou moins, jusqu'au moment où le pays est réveillé par quelque horrible catastrophe.

Amélie-les-Bains, 15 janvier 1949.

