

Phases et causes célèbres du
droit maritime des nations
([Reprod.]) par le baron
Ferdinand de Cussy,...

{BnF Gallica

Cussy, Ferdinand de Cornot (1795-1866 ; baron de). Phases et causes célèbres du droit maritime des nations ([Reprod.]) par le baron Ferdinand de Cussy,.... 1856.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUEZ ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter utilisationcommerciale@bnf.fr.

PHASES
ET
CAUSES CÉLÈBRES
439
DU
DROIT MARITIME DES NATIONS.

PAR
LE BARON FERDINAND DE CUSSY,
ANCIEN CONSUL GÉNÉRAL DE FRANCE.

J'ai pensé que les personnes qui désireront s'instruire dans le droit des gens, ne seront pas fâchées de trouver l'application des principes qu'il enseigne, ainsi que la marche qui peut être suivie, soit pour les soutenir, soit pour repousser les prétentions qu'on voudrait leur porter.

Gerard de Rayneval : Institutions du droit de la nature et des gens.

TOME PREMIER.

LEIPZIG :
F. A. BROCKHAUS.

1856.

1° Que l'exercice de la police intérieure dans les ports (§ 33) appartient exclusivement au gouvernement territorial, sans toutefois enlever aux commandants des vaisseaux de guerre étrangers, que ce gouvernement a admis dans ses ports, les droits de justice et de pénalité des dits commandants sur leur équipage, droits qui tiennent à la nature même du commandement militaire lequel reste intact et dans la plénitude de sa force (§ 60).

2° Qu'on ne peut ni poursuivre ni prendre un bâtiment ennemi soit dans les ports ou dans les baies fermées (Livre II, chap. XII), soit dans l'espace de mer sur lequel s'étend la juridiction de l'État neutre, ami ou allié non belligérant, espace qui dans l'usage général actuel se mesure à la portée du canon. Une ordonnance de Louis XIV, de l'année 1684, prescrivait de traiter comme pirate le corsaire qui se serait engagé dans l'embouchure d'un fleuve français pour y poursuivre sa proie.

3° Qu'une prise serait illégitime si elle était faite dans un port étranger, ami et neutre, ou sous le canon d'une Puissance amie ou neutre. (Titre III, § 23, et Liv. II, chap. XII.)

4° Que toutes les fois que la raison d'état, ou tout autre considération de gouvernement, exige qu'un souverain interdise aux étrangers la navigation de la mer territoriale, il peut le faire légitimement sans porter atteinte au droit des gens.

5° Que toute infraction à cette interdiction (à moins que ce ne soit en cas de relâche forcée ou de force majeure quelconque), est de nature à entraîner la confiscation du navire et du chargement; c'est en vertu de la souveraineté, sur la mer territoriale que jusqu'à nos jours les Puissances européennes avaient interdit aux étrangers le commerce avec leurs colonies (§ 53).

§ 41.

Des golfes et détroits.

Tous les golfes et détroits ne sauraient appartenir, dans la totalité de leur surface ou de leur étendue, à la mer territoriale des États dont ils baignent les côtes; la souveraineté de l'État reste bornée sur les golfes et détroits d'une grande étendue à la distance qui a été indiquée au précédent paragraphe; au delà, les golfes et détroits de cette catégorie sont assimilés à la mer, et leur usage est libre pour toutes les nations.

Au nombre des golfes et détroits que l'on peut considérer comme appartenant à la mer territoriale soumise aux lois et la

surveillance de l'État, en vertu du droit de propre conservation inhérent à l'indépendance qui appartient à chaque État, on peut placer :

La mer ou golfe d'Azow et la mer de Marmara ; — le Zuyderzée et le Dolard ; — les golfes de Bohnie et de Finlande ; — le golfe de St.-Laurent dans l'Amérique septentrionale ; — une partie du golfe de Mexique, dans la mesure respective indiquée pour chacune des nations dont le territoire est borné par ce golfe ; — le fond du golfe Adriatique dans les parages de Venise, Trieste, Fiume, etc. ; — les golfes de Naples, Salerne, Tarente, Cagliari, Salonique, Corin, Lepante, etc. ; — les détroits (ou canaux) d'Ecosse, de Messine, du Sund, du grand et du petit Belt, de Constantinople, des Dardanelles, d'Enikali, d'Euripe, etc.

Nous aurons à parler plus loin (§ 55), des passages du Sund et des Belt.

Quant aux détroits ou passages de mer où le navire qui les suit et se tient au centre, se trouve en quelque sorte hors de la portée du canon, on les reconnaît comme *mer libre* : tels sont le détroit de Gibraltar, le canal de la Manche, les détroits de Mozambique, Bering, Malacca, Davis, Bass, Torres, etc. Le détroit du Sund lui-même (quoique la navigation commerciale y soit soumise à des droits) appartient à la même catégorie.

Les détroits étant des passages qui mettent les mers en communication et permettent de naviguer d'une mer à l'autre, leur usage doit être libre comme la mer elle-même, sinon la liberté des mers mises en communication par les détroits, ne serait qu'une chimère. Il peut exister, dirons-nous avec Gérard de Rayneval, des conventions ou des usages contraires à ces assertions ; mais ce ne sont que des exceptions, et le principe n'en demeure pas moins intact.

§ 42.

De la relâche volontaire et de la relâche forcée.

La relâche volontaire, c'est-à-dire l'entrée volontaire d'un bâtiment dans un port ouvert au commerce et gardé par un bureau de douanes, est permise à tout bâtiment de la marine commerciale muni de papiers réguliers ; elle peut avoir lieu pour réparer une avarie, acheter des vivres, renouveler la provision d'eau,

TRANSLATION

Excerpt

PHASES AND FAMOUS CASES OF THE MARITIME LAW OF NATIONS

by

BARON FERDINAND DE CUSSY

VOLUME ONE

LEIPZIG

F. A. BROCKHAUS

1856

[97]

<...>

Among the gulfs and straits which may be regarded as part of the territorial sea, subject to the jurisdiction and [98] control of the State by virtue of the right of self-preservation inherent in the independence which belongs to each State, it is possible to place:

The sea or bay of Azov and the Sea of Marmara; <...>