

souverain, la réponse n'est pas douteuse ; elle possède déjà un petit croiseur protégé, sept canonnières, six gardes-côtes, plusieurs torpilleurs<sup>1</sup>. Quant à la Bulgarie, elle a tranché la question par le fait : elle a fait venir par chemin de fer des torpilleurs qui ont été montés à Bourgas et qui, avec quelques petites canonnières, font flotter le pavillon bulgare. Si minimes que soient ces forces navales, elles suffisent à modifier profondément l'aspect de la question des Détroits ; le droit de passage n'intéresse plus seulement les deux rivales séculaires, la Turquie et la Russie ; la Roumanie et la Bulgarie ne touchent à aucune autre mer qu'au Pont-Euxin et il y aurait une iniquité flagrante à refuser à leurs bâtiments de guerre d'en sortir ou d'y rentrer ; dans la vieille querelle russo-turque, il faut maintenant compter avec les droits des tiers. Ainsi la présence de plusieurs Etats sur les rives de la Mer-Noire fait de plus en plus sentir la nécessité d'une réglementation équitable qui sauvegarde les droits de la Turquie, la sécurité du Sultan et de sa capitale, tout en ouvrant, enfin, sous certaines conditions, les portes de la Mer-Noire.

Le régime appliqué au canal de Suez, depuis la Convention de Constantinople du 29 octobre 1888<sup>2</sup>, a donné jusqu'ici des résultats encourageants ; le canal est ouvert même aux navires belligérants à la condition qu'ils n'y fassent pas séjour ; qu'ils ne s'y livrent à aucun acte de guerre, non plus que dans un rayon de trois

1. En 1907, quatre torpilleurs roumains, construits en Belgique, ont éludé la question des Détroits en gagnant la Roumanie par le Rhin, le Main, le Ludwigs-Canal et le Danube.

2. Voyez le texte de la Convention dans Calvo, *Le Droit international théorique et pratique*, 5<sup>e</sup> éd., Paris, 1896, 6 vol., t. VI, p. 557.