

OPINION DISSIDENTE DE M. KRYLOV

1. *La connivence de l'Albanie n'est pas prouvée.*

La Cour a repoussé avec raison l'assertion du Royaume-Uni que la pose des mines au canal nord de Corfou a eu lieu avec la connivence de l'Albanie.

Je partage l'opinion émise dans cette partie de l'arrêt, mais je me sens obligé de faire les remarques ci-dessous.

Pour soutenir sa thèse, la Partie britannique a affirmé dans sa Réplique que les mines avaient été posées près de Saranda juste avant le 22 octobre 1946 par les navires de guerre yougoslaves *Mljet* et *Meljine*. La Partie britannique a présenté à la Cour l'affidavit du témoin Kovacic, déserteur militaire yougoslave. Ce témoin a déposé devant la Cour que, dans le port de Sibenik, en Yougoslavie, il avait vu, vers le 18 octobre 1946, le chargement de mines allemandes du type GY sur les navires susmentionnés.

Pour renforcer le témoignage de Kovacic, la Partie britannique a présenté à la Cour l'affidavit d'un certain Pavlov qui a déserté d'un navire marchand yougoslave. Dans son affidavit, Pavlov raconte qu'il a vu au mois d'octobre 1946 à Boka Kotorska un navire de guerre du type *Mljet*, d'où la conclusion britannique que les navires *Mljet* et *Meljine* ont quitté le port de Sibenik et se sont rendus dans les eaux albanaises.

Ayant examiné l'affidavit de Pavlov, la Cour n'a pas cru nécessaire d'entendre le témoignage de Pavlov en audience publique.

Quant au témoignage de Kovacic, il s'est révélé plein d'erreurs. La descente des experts de la Cour à Sibenik en a détruit la valeur, puisque les experts ont constaté qu'une grande partie des affirmations catégoriques qu'il avait faites concernant ce qu'il aurait vu était matériellement impossible.

Il faut dire plus. Même si une partie de la déposition de Kovacic était véridique, son témoignage n'est pas une preuve suffisante pour affirmer que les mines en question ont été posées par les navires yougoslaves. Kovacic prétend avoir vu les navires yougoslaves chargés de mines allemandes GY dans le port de Sibenik. Il affirme avoir entendu dire par un officier yougoslave (dont il n'a pas voulu dire le nom) que les mines étaient posées dans les eaux albanaises ; et il ajoute que cet officier lui-même ne participait pas à l'opération du mouillage des mines et était seulement informé de ce fait par un autre officier.

Ainsi, l'affirmation de Kovacic est un « oui-dire » (ou, comme on dit en anglais, *hearsay*) et même un « oui-dire au second degré ». La déposition de Kovacic n'apporte et ne peut pas apporter une preuve quelconque dans l'affaire présente.

Dans le droit interne de plusieurs pays, on se contente parfois de la preuve indirecte (*circumstantial evidence*). L'auteur célèbre anglais Wills le démontre pour le *common law* dans son livre *Principles of Circumstantial Evidence* (voir *the combined English and Indian edition*, 1936).

Mais je doute qu'en se basant sur la preuve indirecte, on en puisse conclure à la responsabilité d'un État envers un autre État. Je ne pense pas que la justice internationale puisse se contenter de preuves indirectes, telles qu'on les a présentées, dans cette affaire qui touche à l'honneur d'un État sujet du droit international et à sa position dans la communauté des États.

C'est pourquoi je ne peux baser mon opinion sur la déposition de Kovacic et je dois constater que jusqu'ici on n'a pas découvert l'auteur criminel de la pose des mines dans le chenal de Corfou.

Il n'est pas contesté que l'Albanie elle-même n'avait pas les moyens de mouiller les mines. On ne peut pas affirmer non plus que l'Albanie était complice dans l'opération de mouillage. Affirmer une complicité serait un manquement à la logique juridique. S'il n'y a pas de preuves pour découvrir le coupable du mouillage des mines, comment la Cour pourrait-elle juger que l'Albanie était complice dans l'opération du mouillage ?

2. La connaissance par l'Albanie n'est pas prouvée.

La Cour a fait sienne une autre thèse du Royaume-Uni : la thèse alternative que l'Albanie aurait eu connaissance de la pose des mines.

En faveur de cette thèse sont présentés les deux arguments suivants :

a) En premier lieu, l'attitude du Gouvernement albanais avant et après l'explosion du 22 octobre 1946 et, en particulier, les inexactitudes et contradictions prétendues dans la correspondance diplomatique albanaise. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le Gouvernement albanais était en 1946 un gouvernement nouveau sans expérience dans la conduite des affaires internationales et ne disposant pas d'experts dans les questions du droit international. C'est pourquoi il n'est pas équitable de chercher dans les erreurs de la correspondance diplomatique albanaise les arguments permettant d'affirmer la connaissance par l'Albanie de la pose des mines. Cette *consequentia non valet*. On ne peut pas constater non plus que l'Albanie ait eu le désir de cacher qu'elle avait connaissance du mouillage. Bien que non renseignée sur les événements du 22 octobre 1946, elle n'avait pas tardé à s'adresser aux Nations Unies et à leur demander de faire la lumière sur ces événements.

b) La Partie britannique affirme en second lieu que les autorités locales albanaises devaient voir et entendre l'opération du mouillage des mines. Cependant, ce fait n'est aucunement démontré. Les témoins albanais ont décrit devant la Cour l'organisation de la garde côtière albanaise dans la région de Saranda. Dans la partie de la côte albanaise qui nous intéresse, il y avait en l'année 1946 trois postes : au cap Kiephali, à Saranda même et au monastère Saint-Georges. Le commandant de la défense côtière disposait en outre d'une batterie près de Saranda.

En étudiant la carte de cette région, et le dessin présenté par les experts de la Cour, le 8 février 1949, on peut constater que la garde côtière albanaise pouvait exercer sur l'ensemble du Détroit la surveillance nécessaire. Ceci n'exclut nullement la possibilité d'une opération clandestine dans les eaux du Détroit. En effet, la surveillance de la garde côtière, satisfaisante dans les conditions atmosphériques normales, ne pouvait sans doute s'exercer de la même manière dans les conditions atmosphériques défavorables, c'est-à-dire pendant les temps pluvieux, la nuit noire, etc.

Dans leur premier rapport, le 8 janvier 1949, les experts de la Cour affirment que les mouilleurs de mines *auraient pu être* observés même pendant la nuit à l'aide de jumelles de la partie de la côte située entre le cap Denta et le monastère Saint-Georges.

Quant à la possibilité d'entendre l'opération du mouillage, les experts disent dans le même rapport que si les conditions étaient favorables, il aurait été possible d'entendre le mouillage des mines de la même partie de la côte et à la pointe de Limione. Toutefois, ajoutent-ils, dans des conditions moins favorables, il serait impossible de tous les points qui viennent d'être indiqués d'entendre l'opération.

L'affirmation des experts sur ce point se fondait sur les résultats de l'expérience faite dans les conditions décrites dans leur rapport. Il faut noter à ce propos que les experts se trouvaient à bord d'un navire et non à terre, c'est-à-dire dans des conditions facilitant l'audibilité, ce qui a été constaté judicieusement par le conseil albanais dans la séance de la Cour le 21 janvier 1949.

Le second rapport des experts du 8 février 1949, après leur descente à Saranda, ne modifie pas leur premier rapport.

L'expérience de visibilité, faite par les experts, du monastère Saint-Georges a eu lieu par une nuit extrêmement calme (brise légère nord-est) et claire, à la lumière des étoiles. Les experts étaient en état d'alerte, ils savaient le moment précis auquel le bateau qu'ils attendaient avait quitté Saranda. Ils ont aperçu le bateau à la distance de 670-800 mètres. Or, la mine la plus proche du monastère était à 2.000 mètres de distance.

La conclusion des experts sur la question de visibilité (les experts déclarent qu'ils n'ont pas fait une expérience de l'audibilité à

Saranda) est la suivante : les deux experts considèrent que l'opération du mouillage des mines *a dû être* observée de la côte *si* les conditions atmosphériques avaient été normales (c'est-à-dire nébulosité 3-4/10, pas de brouillard ni d'averse, légère brise de l'Est, 20 milles de visibilité) et *si* les postes de veille étaient maintenus au cap Kiephali, au monastère Saint-Georges et au cap Denta (quant à ce dernier poste, la Cour ne tient pas pour établie son existence).

Il va sans dire que les conditions extrêmement favorables ne peuvent pas se rencontrer quotidiennement et que l'affirmation des experts quant à la visibilité doit être appréciée comme conditionnelle.

On voit bien que la descente sur les lieux n'a pas changé la substance de la réponse des experts sur la possibilité de voir l'opération du mouillage des mines. Nous nous trouvons constamment dans la sphère des possibilités et des probabilités.

Il faut dire encore que dans sa plaidoirie le 17 janvier, le conseil du Royaume-Uni a implicitement admis que les mines ont pu être mouillées sans que l'opération du mouillage ait pu être vue ou entendue de la côte.

Je ne trouve donc pas de raisons pour soutenir que l'Albanie *a eu* connaissance du mouillage des mines et encore moins pour dire à quel moment précis elle a acquis cette connaissance.

3. *La faute de l'Albanie n'est pas prouvée.*

Mais peut-être les autorités albanaises eussent-elles *dû* voir ou entendre ce mouillage ?

Répondre affirmativement à cette question, c'est à mon opinion baser la responsabilité de l'Albanie sur la notion de faute.

J'emploie ce terme avec une certaine réserve. Je pense que les termes du droit romain et du droit civil et pénal contemporain peuvent être utilisés dans le droit international, mais avec une certaine souplesse et sans faire des distinctions trop subtiles. Il n'est pas nécessaire de transposer dans le système du droit international les distinctions que nous trouvons parfois dans tel ou tel système du droit interne.

Est-il possible de baser la responsabilité internationale de l'Albanie sur la notion de faute ? Peut-on soutenir que l'Albanie n'a pas déployé la diligence requise par le droit international pour prévenir le mouillage des mines dans le canal de Corfou ? Peut-on dire que le droit international contient une obligation pour l'État riverain de prévenir le mouillage des mines dans ses eaux territoriales ? Je pense que non. Si parfaite que soit l'organisation de la garde côtière d'un État riverain, le mouillage clandestin des mines n'est pas néanmoins exclu. On peut ajouter : surtout en temps de paix quand la garde côtière n'est pas en état d'alerte. Mais l'histoire de la guerre maritime nous fournit aussi beaucoup d'exemples du mouillage des mines clandestin.

Je veux faire ici une remarque. La responsabilité de l'État résultant d'un délit international présuppose au moins une faute de la part de cet État. On ne peut pas baser la responsabilité internationale de l'État sur l'argument qu'un fait imputé à cet État a eu lieu sur son territoire — terrestre, maritime, ou aérien. On ne peut pas transposer dans le domaine du droit international la théorie du risque développée dans le droit civil interne de plusieurs pays. Pour fonder la responsabilité de l'État, il faut donc recourir à la notion de faute. Je peux me référer au célèbre auteur anglais Oppenheim. Dans son cours de droit international, il affirme que la conception du délit international suppose que l'État a agi « *wilfully and maliciously* » ou, en cas d'omission, « *with culpable negligence* » (tome I, par. 154). L'éditeur de la septième édition (1948), M. Lauterpacht, ajoute qu'on peut constater parmi les auteurs modernes la tendance prononcée de rejeter la théorie de la responsabilité absolue et de fonder la responsabilité de l'État sur la notion de faute (p. 311).

Comme je l'ai déjà dit plus haut, je ne peux pas trouver dans l'organisation et le fonctionnement de la garde côtière de l'Albanie — vu l'insuffisance des ressources de ce petit pays — un manque de diligence tel qu'il pût mettre en question la responsabilité de l'Albanie. Je ne trouve pas la trace d'une négligence *culpable*.

La confusion qui règne dans les faits de l'espèce apparaît notamment de ce que, d'une part, la majorité a affirmé que l'Albanie aurait exercé une vigilance spéciale, alors que, d'autre part, certains juges estiment que la responsabilité de l'Albanie résulte de son manque de vigilance, ce qui est une présomption diamétralement opposée à la première.

En l'absence de preuves que l'Albanie a eu connaissance de la pose des mines ou qu'elle a commis une faute en ne déployant pas la diligence requise dans le fonctionnement de sa garde côtière, je dois encore discuter la question de savoir si l'Albanie peut être inculpée à cause de l'omission d'avertir le 22 octobre 1946 les navires britanniques du danger imminent. Je me borne à remarquer que, même si l'Albanie a eu connaissance avant le 22 octobre 1946 de l'existence du champ de mines — ce qui n'est pas prouvé —, la garde côtière albanaise ne pouvait pas, le jour indiqué, avertir les navires britanniques de ce fait. Vu les circonstances du passage des navires, ce jour-là, la garde côtière n'avait ni le temps suffisant ni les moyens techniques nécessaires pour faire l'avertissement.

Vu ce qui précède et à cause de l'insuffisance des preuves apportées par la Partie britannique, je ne peux pas venir à la conclusion que l'Albanie est responsable des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises. On ne condamne pas un État en se basant sur des probabilités. Pour établir une responsabilité internationale, il faut avoir les faits clairs et indiscutables. Dans l'affaire présente, ces faits manquent.

4. *La Cour n'a pas de compétence pour fixer le montant de la réparation.*

Je ne peux pas me rallier à l'opinion de la majorité selon laquelle la Cour aurait compétence pour déterminer le montant de la réparation due par l'Albanie.

Le texte du compromis signé par l'Albanie et la Grande-Bretagne, le 25 mars 1948, est clair. D'après ce texte, la Cour peut statuer sur la question de principe : l'Albanie doit-elle payer les réparations à la Grande-Bretagne ? Il ne s'ensuit pas du tout que la Cour ait compétence pour fixer le montant des réparations. A mon opinion, ceci résulte clairement non seulement du texte du compromis, mais surtout des circonstances dans lesquelles ce compromis était conclu.

Dans son Mémoire, la Grande-Bretagne a demandé que lui soit adjugée la somme de 875.000 livres sterling à titre de dommages-intérêts. Les signataires du compromis du 25 mars 1948, et surtout l'agent du Royaume-Uni, ne pouvaient pas ne pas avoir en vue cette demande. J'exclus la possibilité d'une *reservatio mentalis* de ce dernier : donc, le compromis n'a pas retenu cette demande.

En même temps, le compromis a posé devant la Cour la nouvelle question relative à la légitimité des actions de la marine britannique dans les eaux albanaises. Le compromis est une novation complète de l'affaire soumise à la Cour et n'englobe pas la question du montant des sommes à payer éventuellement.

Il est vrai que, pendant les plaidoiries de janvier 1949, le Royaume-Uni a réitéré sa demande de paiement de la somme énoncée précédemment, mais cette interprétation du compromis, faite par le conseil britannique, me semble contraire à la lettre et à l'esprit du compromis du 25 mars 1948, et elle a été contestée par le conseil albanais.

Je pense que la Cour devrait interpréter restrictivement le compromis du 25 mars 1948, en ayant en vue que sa compétence se base uniquement sur le consentement des Parties.

Les vagues références qu'on peut trouver dans le dossier et la citation de divers documents ne peuvent pas suffire à baser la compétence de la Cour qui, à cet égard, dépasse les limites posées par le compromis.

5. *Le passage des navires britanniques le 22 octobre 1946.*

Le passage de l'escadre britannique le 22 octobre 1946 s'est effectué dans les eaux territoriales de l'Albanie, celles-ci s'étendant jusqu'à la médiane du Déroit Nord de Corfou. Était-il un passage inoffensif si on considère a) son but et b) ses modalités d'exécution ?

La question du passage inoffensif des navires de guerre d'un État dans les eaux territoriales d'un autre État n'a pas été réglée par une convention. La Conférence de La Haye de 1930 pour la codification du droit international a échoué dans sa tentative de réglementer le régime des eaux territoriales. La pratique des États en cette matière est loin d'être uniforme, et on ne peut pas constater à cet égard l'existence d'une coutume internationale. Nous n'avons que des sources éparses — suggestions des associations internationales, doctrine d'éminents publicistes, etc.

Selon mon opinion, on doit adopter le point de vue présenté par l'auteur français, M. Gidel, qui, dans son ouvrage *Le Droit international public de la Mer* s'exprime ainsi (tome 3, p. 284) : « Le passage des bâtiments de guerre étrangers, dans la mer territoriale, n'est pas un droit mais une tolérance. » La raison est que le navire de guerre a un caractère différent du navire marchand. Le célèbre juriste américain, M. Elihu Root, dans sa plaidoirie dans l'affaire des pêcheries de l'Atlantique du Nord, a judicieusement remarqué que le passage des navires de guerre par la mer territoriale ne doit pas s'effectuer sans le consentement de l'État riverain. Les vaisseaux de guerre constituent une menace — « *they threaten* » ; tel n'est pas le cas des navires marchands : « *merchant ships may pass and repass because they do not threaten* ». (Voir Hackworth, *Digest of International Law*, volume I, p. 646.) Il suffit de citer encore l'affirmation en cette matière contenue dans *Harvard Law School Research in International Law* (1929, p. 295) : « *there is therefore no reason for freedom of innocent passage of vessels of war. Furthermore, the passage of vessels of war near the shores of foreign States and the presence without prior notice of vessels of war in marginal seas might give rise to misunderstanding even when they are in transit.* »

Ainsi, c'est à l'État riverain qu'appartient le droit de réglementer le passage des vaisseaux de guerre dans ses eaux territoriales.

Ce droit appartient-il à l'État riverain si les eaux territoriales forment une partie d'un détroit international ? La réponse à cette question ne peut pas être uniforme.

Contrairement à l'opinion de la majorité des juges, je considère qu'il n'existe pas de réglementation *commune* du régime juridique des détroits. Chaque détroit a sa réglementation particulière. Tel est le cas du Bosphore et des Dardanelles, du Sund et des Belts, du détroit de Magellan, etc. Le régime juridique de tous ces détroits est défini par les conventions internationales correspondantes. Le régime du Détroit de Corfou n'a pas reçu de réglementation juridique. A cause de son importance minime, le régime de ce détroit n'a pas attiré d'attention particulière. Il suffit de dire, par exemple, que l'auteur grec Jean Spiropoulos, dans son manuel *Droit international public* (1933), ne fait aucune mention du Détroit de Corfou. Si le régime du détroit n'est pas défini par une convention multilatérale, il appartient à l'État ou aux États riverains de faire cette réglementation. Dans les condi-

tions politiques normales, la réglementation du Déroit Nord de Corfou eût pu être fixée par accord entre l'Albanie et la Grèce. En 1946, quand l'Albanie était considérée par la Grèce comme se trouvant en état de guerre avec cette dernière, un tel accord était impossible. L'Albanie avait donc le droit de réglementer le passage des navires de guerre dans ses eaux territoriales, à la condition de se conformer aux prescriptions du droit international.

En présence de l'attitude prise par l'Albanie de subordonner le passage des navires de guerre à un permis préalable, le Royaume-Uni, au lieu d'utiliser un des moyens pacifiques énumérés dans l'article 33 de la Charte des Nations Unies pour résoudre le différend survenu entre elle et l'Albanie, a ordonné le passage de quatre navires de guerre par le Déroit.

Suivant l'instruction reçue de l'Amirauté, l'escadre britannique a exercé le passage par le Déroit de Corfou comme une mission spéciale dont les modalités étaient définies par l'ordre de l'amiral en chef de l'escadre.

Je constate que cet ordre intitulé XCU (« *Exercice de Corfou* ») n'a pas été produit à la Cour par le Gouvernement du Royaume-Uni, contrairement à la décision prise par la Cour le 14 décembre 1948. Je ne peux pas ainsi porter mon jugement sur son contenu, et je me borne à examiner les modalités de passage le 22 octobre 1946, qui peuvent révéler le sens et le but de cet ordre.

Je me contente de souligner deux faits qui montrent de quelle manière l'ordre XCU a été exécuté :

a) Il résulte du dossier que les navires britanniques observaient la côte albanaise et prenaient note des défenses et des batteries albanaises. Cela est démontré par la carte annexée au Mémoire britannique (annexe 21) et par le rapport de l'amiral Kinahan du 23 octobre 1946, dont l'alinéa 3 démontre que la reconnaissance des défenses de la côte albanaise a été effectuée bien *avant* l'explosion des navires britanniques.

b) Le passage des quatre navires de guerre britanniques a révélé l'intention britannique d'intimider les autorités albanaises et de manifester la puissance navale britannique.

Il s'ensuit qu'on peut constater que le 22 octobre 1946 les navires britanniques ont commis un abus du droit de passage. Donc, le passage de ces navires, le 22 octobre 1946, a perdu le caractère de passage innocent et, par ce fait, la souveraineté de l'Albanie dans ses eaux territoriales a été violée.

6. L'opération « Retail » des 12 et 13 novembre 1946.

Je partage la conclusion à laquelle la Cour est venue unanimement sur ce point, mais je désire présenter des remarques supplémentaires.

En analysant les actions de la marine de guerre britannique, les 12-13 novembre 1946, il faut constater qu'il s'agissait d'une opéra-

tion de déminage organisée par la marine de guerre d'un État dans les eaux territoriales d'un autre État : l'Albanie.

Sous le couvert de la nécessité du dragage des mines, les actions de la marine britannique n'étaient autre chose que l'intervention d'une Puissance étrangère dans les affaires d'un autre État — État faible, qui n'a pas de moyens *vim vi repellere*.

Le droit international est, on peut le dire, unanime en condamnant le « droit » d'intervention sous toutes les formes dans lesquelles ce prétendu droit peut s'exercer.

Dans le cas présent, une escadre britannique consistant en 23 navires de guerre s'est présentée le 12 novembre 1946 devant la côte albanaise. Elle a fait draguer un espace où se placèrent les grands navires de couverture (croiseurs et porte-avions), soit huit navires, pendant deux jours, les 12 et 13 novembre 1946, bien en vue de la côte albanaise. Le 13 novembre, sous la protection spéciale d'avions, il fut procédé au dragage des mines près de Saranda.

Ce dragage était effectué par une décision de la Grande-Bretagne sans consentement de l'Albanie, sans admettre un observateur de la part de celle-ci et même sous un faux prétexte (voir les notes britanniques du 26 octobre 1946 et du 10 novembre 1946 dans lesquelles le Gouvernement du Royaume-Uni a affirmé inexactement que le déminage est sanctionné par le Comité central de déminage — voir le Mémoire du Royaume-Uni, pp. 43 à 45).

La note albanaise du 11 novembre 1946 proposait la constitution d'une commission mixte pour définir l'espace où les mines seront draguées. Mais cette offre resta sans réponse.

Pour défendre l'action unilatérale du Royaume-Uni, son conseil a invoqué le prétendu droit d'auto-protection (*self-help*). Il a avancé l'argument que la Grande-Bretagne voulait seulement rassembler les preuves de la pose des mines ; en d'autres termes, c'était une opération de police judiciaire. Il a tâché de convaincre la Cour qu'il s'agissait d'un cas unique et sans précédent, et que la Grande-Bretagne n'avait d'autre solution que d'exercer le droit d'auto-protection limité au strict nécessaire.

La Cour n'a pas pu partager cette argumentation. La prétention d'exercer un acte judiciaire dans le territoire d'un autre État est inadmissible parce que cet exercice viole la souveraineté de l'État en question. On peut se rappeler la prétention de l'Autriche-Hongrie en 1914, avant le déclenchement de la première guerre mondiale, de prendre part dans l'instruction criminelle qui se déroulait sur le territoire serbe. On sait que l'opinion mondiale publique s'est prononcée contre cette prétention exorbitante, violant la souveraineté d'un autre État.

On doit noter que l'argumentation britannique sur ce point, c'est-à-dire la défense du prétendu droit de *self-help*, qui n'est pas autre chose qu'une intervention, se base sur les assertions qui sont déjà dépassées par le développement ultérieur du droit international, surtout après la ratification de la Charte des Nations Unies.

Après 1945, c'est-à-dire l'entrée en vigueur de la Charte, le droit prétendu d'auto-protection (*self-help*), ou autrement dit le droit de nécessité (le *Notrecht*), proclamé autrefois par beaucoup d'auteurs allemands, ne peut plus être invoqué. On doit le considérer comme suranné. L'emploi de la force ainsi que la menace de la force sont interdits par la Charte (article 2, par. 4).

Pour donner une qualification juridique aux actes de la marine britannique les 12 et 13 novembre 1946, on doit constater que la Grande-Bretagne a rassemblé des forces navales considérables, comme il est indiqué plus haut, pour faire une démonstration navale près de la côte albanaise. On peut définir la démonstration navale comme une menace directe dirigée contre un autre État. (Voir Frisch, *Kriegerische Demonstration zur See*. Strupp, *Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie*, vol. I, pp. 226-227.)

Les forces navales britanniques semblaient si écrasantes que la population de Saranda s'apprêtait, selon le témoignage présenté devant la Cour, à quitter la ville et à s'abriter dans les montagnes. Voyant les navires britanniques qui stationnaient et opéraient dans les eaux adjacentes au territoire albanais, la population de Saranda était en état de panique et s'attendait à l'invasion. L'ordre public sur la côte albanaise était ainsi troublé.

Or, selon la Charte des Nations Unies (article 42), les démonstrations ainsi que d'autres opérations exécutées, par les forces aériennes navales ou terrestres des Membres des Nations Unies ne peuvent être entreprises qu'en vertu d'une décision du Conseil de Sécurité. La Charte exclut donc les actions militaires unilatérales de ses Membres.

Ainsi, les actions de la marine de guerre britannique, dans les eaux albanaises, le 22 octobre et les 12 et 13 novembre 1946, engagent la responsabilité internationale de la Grande-Bretagne et doivent être qualifiées comme constituant une violation, selon le droit international, de la souveraineté de l'Albanie.

Cette constatation est une satisfaction due à juste titre à l'Albanie.

(Signé) S. KRYLOV.