

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

MÉMOIRES, PLAIDOIRIES ET DOCUMENTS

AFFAIRE DU DÉTROIT
DE CORFOU

VOLUME II

Pièces de la procédure écrite (suite)

1950

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS

THE CORFU
CHANNEL CASE

VOLUME II

Documents of the written proceedings (cont.)



Tous droits réservés par la
Cour internationale de Justice.

All rights reserved by the
International Court of Justice.

N° de vente : **32**
Sales number

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

THE CORFU CHANNEL CASE

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

MÉMOIRES, PLAIDOIRIES ET DOCUMENTS

1950

AFFAIRE DU DÉTROT
DE CORFOU

ARRÊTS DES 25 MARS, 9 AVRIL ET 15 DÉCEMBRE 1949

VOLUME II



INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

PLEADINGS, ORAL ARGUMENTS, DOCUMENTS

1950

THE CORFU
CHANNEL CASE

JUDGMENTS OF MARCH 25th, APRIL 9th AND DECEMBER 15th, 1949

VOLUME II



PREMIÈRE PARTIE (*suite*)

PIÈCES DE LA PROCÉDURE ÉCRITE
(*suite*)

PART I (*cont.*)

DOCUMENTS OF THE WRITTEN
PROCEEDINGS (*cont.*)

6. — DUPLIQUE PRÉSENTÉE PAR LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE D'ALBANIE,
CONFORMÉMENT A L'ORDONNANCE RENDUE
LE 28 MARS 1948 PAR LA COUR INTERNATIONALE
DE JUSTICE

[20 SEPTEMBRE 1948]

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

PREMIÈRE PARTIE

Observations générales.

I. — Les caractéristiques du canal nord de Corfou	Par.	6-10
II. — La position des Parties en cause en regard du canal nord de Corfou	Par.	11-22
III. — Rapports des Parties entre elles	Par.	23-25

DEUXIÈME PARTIE

Première question du compromis.

I. — Les problèmes de droit	Par.	27-33
II. — Les questions de fait	Par.	34-80
III. — Hypothèses et conclusions	Par.	81-103

TROISIÈME PARTIE

Deuxième question du compromis.

I. — Les règles de droit applicables	Par.	105-111
II. — Prétentions juridiques des Parties	Par.	112-117
III. — Passages innocents ou opérations militaires	Par.	118-144
IV. — Le droit d'intervention	Par.	145-157

QUATRIÈME PARTIE

Conclusions.

A. — Premier point du compromis	Par.	
B. — Deuxième point du compromis		158-160

CINQUIÈME PARTIE

Liste des annexes.

INTRODUCTION

1. — La Duplique présentée par le Gouvernement albanais constitue une réponse à la Réplique du Gouvernement britannique.

D'une façon générale, cette Réplique a repris, les uns après les autres, pour les critiquer, tous les points du Contre-Mémoire déposé, le 15 juin 1948, par le Gouvernement albanais. En présentant sa Duplique, le Gouvernement albanais emploiera une méthode différente. Il estime que les divers aspects des thèses en présence ont été suffisamment exposés et confrontés, et qu'il appartient à la Cour, soit de choisir entre les arguments présentés de part et d'autre, soit d'ordonner une enquête sur les points qui lui sembleraient insuffisamment clairs.

Plutôt que de se livrer à une critique de détail, qui risque de noyer le débat, le Gouvernement albanais préfère présenter sa thèse dans son ensemble et l'opposer ainsi à la thèse britannique. Il exposera les problèmes qui intéressent directement la Cour et concentrera ses efforts sur les questions précises auxquelles il convient de répondre. Au cours de cet exposé général, il aura l'occasion de relever certaines erreurs de droit, de fait ou de raisonnement, contenues dans la Réplique britannique. Il reste évidemment à la disposition de la Cour, pour le cas où celle-ci désirerait obtenir de lui des précisions ou des explications complémentaires.

2. — Les deux problèmes que la Cour doit résoudre sont, en effet, très simples, et l'on doit éviter de les compliquer.

Il s'agit, en premier lieu, de savoir si le Gouvernement albanais doit être tenu pour responsable de l'incident survenu, le 22 octobre 1946, dans le canal nord de Corfou. Deux navires britanniques auraient heurté des mines sous-marines. Le fardeau de la preuve incombant au demandeur, il s'agit de savoir si le Gouvernement britannique a fait la preuve que ces mines ont été mouillées, soit par les autorités albanaïses, soit d'une façon telle que la responsabilité juridique du Gouvernement albanais soit engagée.

Ainsi, le premier problème posé à la Cour se ramène à une question de preuve, et de preuve à faire par le Gouvernement britannique.

3. — Il s'agit, en second lieu, de savoir si le Royaume-Uni a violé la souveraineté de la République populaire d'Albanie par des actions entreprises par la marine de guerre britannique. La thèse du Gouvernement albanais est que la marine britannique ne s'est pas bornée, comme on le prétend, à un « passage innocent », mais qu'elle a effectué des opérations (dragage, exploration des eaux territoriales et des côtes, relevé des défenses, etc.) qui sont contraires aux règles du droit des gens. Il s'agit, dans ce cas, de savoir si le Gouvernement albanais fait la preuve des faits qu'il articule et si ces faits constituent une violation du droit international en la matière.

4. — Toutes les autres questions soulevées au cours de la procédure par le Gouvernement britannique n'ont qu'un intérêt indirect et ont été d'ailleurs traitées dans les documents déposés à la Cour. Le Gouvernement albanais demandera à la Cour d'ordonner la communication à celle-ci, par le Gouvernement britannique, de tous les documents qui permettront de faire la lumière et, si c'est nécessaire, d'ordonner toutes mesures d'information.

5. — Les deux problèmes posés ci-dessus sont connexes. Les besoins de la discussion exigent qu'on les examine séparément. Pour que cette division ne nuise pas à leur examen, quelques observations générales s'imposent, quant à l'état des lieux et à la position des Parties en cause.

PREMIÈRE PARTIE

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

I

LES CARACTÉRISTIQUES DU CANAL NORD DE CORFOU

6. — Quelles sont les caractéristiques du canal nord de Corfou ?

Pour fixer la première caractéristique, il convient d'apprécier l'importance de ce canal, au point de vue de la navigation internationale.

Cette appréciation est nécessaire pour déterminer la nature juridique du canal et les droits des États riverains. On sait que, s'il est facile de donner une définition *géographique* du « Détroit » — un bras de mer resserré entre deux continents et joignant deux parties de haute mer —, il n'existe pas de formule *juridique* applicable à tous les détroits. Du point de vue du droit international positif, le régime des détroits varie selon le rôle qu'ils jouent dans la navigation internationale.

On admet également que les détroits font partie des eaux territoriales des États qui les bordent, mais que, à raison de la situation et du caractère de certains détroits, les droits de ces États peuvent être soumis, par la convention et l'usage, à des restrictions particulières et variables. Selon l'expression du professeur Sfériadès (Cours à l'Académie de Droit international, année 1930, p. 423) : « plus grande est l'utilité du passage qu'offrent les détroits, plus les atteintes que le droit des gens porte aux droits des États riverains s'élargissent et s'imposent ».

Une voie latérale secondaire.

7. — On ne peut sérieusement contester que le canal de Corfou soit une voie de navigation fort peu importante. Ce canal pourrait ne pas exister sans que la navigation internationale proprement

dite en fût affectée. Ainsi que l'a observé le Contre-Mémoire (§ 6), « il n'est qu'une voie latérale secondaire ... et, par sa position géographique, éloignée des grands courants méditerranéens ». L'examen des manuels maritimes et des instructions nautiques confirme ce jugement. Le canal nord de Corfou ne sert pratiquement qu'au cabotage, à la navigation des barques de pêche et, dans une certaine mesure, à relier Corfou et Saranda à l'Adriatique sud. Il résulte des indications fournies par le Gouvernement britannique que le trafic mensuel moyen qui empruntait ce canal, avant les événements d'octobre-novembre 1946, se réduisait à quinze caïques et quelques vedettes à moteur. En y faisant passer des navires de guerre le 15 mai et le 22 octobre 1946, le Gouvernement britannique n'a pas conféré à cette voie latérale secondaire le caractère d'une grande route maritime internationale.

8. — Le Gouvernement britannique (Réplique, § 4) fait observer que, si le canal nord de Corfou n'avait pas été important, « les Allemands et les Italiens n'auraient pas pris la peine de poser tant de champs de mines dans cette région et, en même temps, d'y ménager et d'y maintenir un chenal ». Il ajoute qu'après la guerre « un des premiers actes des Alliés fut de draguer à nouveau le canal ». Ces arguments ne sauraient être retenus. Les conditions de la navigation en temps de guerre sont fort différentes de ce qu'elles sont en temps de paix, et il est normal que les belligérants cherchent à utiliser des voies détournées et protégées. De même il est normal qu'on ait songé à draguer le canal, après la guerre, pour éviter tout risque à la navigation côtière. Mais on fera difficilement croire que ce fut là un des « premiers actes » et une des préoccupations majeures des Alliés. La lecture des procès-verbaux des organismes internationaux chargés du déminage ne révèle pas cette priorité. Le canal est fermé à la navigation depuis novembre 1946 sans que le Gouvernement britannique ni aucun autre gouvernement aient tenté la moindre démarche auprès des organismes internationaux compétents et auprès du Gouvernement albanais pour que cette route soi-disant importante soit rendue à la navigation.

Une frontière entre l'Albanie et la Grèce.

9. — La seconde caractéristique du canal nord de Corfou est qu'il constitue une des frontières entre l'Albanie et la Grèce. C'est là un de ces « faits historiques » qui, d'après les auteurs de droit international, influent toujours sur la condition et le régime des détroits. (Voir, par exemple, A. Raestad : *Le problème des eaux territoriales à la Conférence pour la codification du droit international*, pages 8 et 9.)

Le moins qu'on puisse dire des rapports de l'Albanie et du Gouvernement d'Athènes est qu'ils sont mauvais. Dans son Contre-Mémoire (§ 28), le Gouvernement albanais a rappelé les déclarations faites devant le Conseil de Sécurité, le 28 août 1946, par le délégué du

Gouvernement d'Athènes : « Mon pays ... est encore avec l'Albanie, techniquement parlant, en état de guerre.... Et cet état continuera tant qu'un traité de paix ne sera pas signé entre la Grèce et l'Albanie. »

C'est à cause de cet « état de guerre » que la Grèce a fait une violente opposition à l'admission de l'Albanie au sein des Nations Unies.

La Grèce s'est également opposée à toute participation de l'Albanie à l'Organisation internationale de déminage. De plus, le Gouvernement albanais a dû se plaindre, à différentes reprises, de violations commises par les autorités grecques sur son territoire ou sur ses eaux territoriales. La comparaison de l'accusation portée par l'Albanie et de la réponse faite par le Gouvernement d'Athènes montrent que celui-ci n'a pas même osé nier tous les faits qui lui étaient reprochés (voir annexe I du Contre-Mémoire). Un exposé de ces violations de la souveraineté albanaise a été présenté au Conseil de Sécurité et se trouve dans le Contre-Mémoire, aux paragraphes 28 et suivants.

10. — La Cour internationale de Justice n'a pas à examiner ces différends, et ce serait lui faire perdre son temps que de les exposer longuement. Mais il est important de souligner que, si le canal nord de Corfou n'est pas une grande artère de navigation, il est, par contre, une partie de la frontière qui sépare deux pays dont l'un considère qu'il est « encore, techniquement parlant, en guerre » avec l'autre. Que, dans ces conditions, le Gouvernement albanais ait été amené à prendre, au long de cette frontière, aussi bien dans sa partie maritime que dans sa partie terrestre, certaines mesures de surveillance et de vigilance, ne saurait lui être reproché. Qu'il ne soit pas disposé à accorder à la Grèce, ou aux Puissances qui appuient les revendications de la Grèce à l'endroit de l'Albanie, plus de droits ou de facilités que ne leur en accorde le droit international, qu'il soit résolu à faire respecter sa souveraineté par tous les moyens reconnus licites par ce même droit international, il n'y a rien là que de très naturel. La frontière gréco-albanaise et les incidents qui s'y sont produits au cours des dernières années sont, malheureusement, un « fait historique » que l'histoire pourra corriger mais dont une conception réaliste des choses et du droit oblige à tenir compte.

II

LA POSITION DES PARTIES EN CAUSE AU REGARD DU CANAL NORD DE CORFOU

Mise à l'écart de l'Albanie.

11. — Après avoir examiné les caractéristiques du canal de Corfou, il convient de présenter quelques observations sur la posi-

tion de l'Albanie et la Grande-Bretagne à l'égard de ce canal. Cette position présente des particularités qu'il convient de signaler.

Le premier fait à signaler est que l'Albanie a été systématiquement tenue à l'écart des opérations de déminage entreprises dans ses propres eaux territoriales au lendemain de la guerre. Des explications suffisantes ont été fournies sur l'Organisation internationale de déminage et son fonctionnement pour qu'on n'ait pas besoin de revenir sur les faits eux-mêmes. Au surplus, les procès-verbaux les plus importants des Comités de déminage ont été communiqués à la Cour, et la lecture de ces procès-verbaux, mieux que tout commentaire, permet d'apprécier l'attitude adoptée, à l'égard de l'Albanie, par la Grèce et la Grande-Bretagne.

Mais on doit souligner ce qu'a de paradoxal, de fâcheux et de contraire au droit international cette sorte de mise à l'index de l'Albanie. Il est évidemment contraire au droit international de procéder à des opérations de déminage — comme d'ailleurs à toute « opération » quelle qu'elle soit — dans les eaux territoriales d'un État souverain, sans son autorisation. Il est contraire à la coutume internationale d'établir une voie de navigation, même de minime importance, le long des côtes d'un État, sans son concours et son assentiment.

12. — Pour justifier cette mise à l'écart de l'Albanie, le Gouvernement britannique a d'abord invoqué un ARGUMENT TECHNIQUE : le fait que le Gouvernement albanais ne possédait pas de dragueurs. Cet argument n'a pas de valeur, l'Organisation internationale ayant notamment, parmi ses attributions, la répartition générale, entre les zones, des « forces navales de déminage » (article 6, *f*, de la Convention du 22 novembre 1945), et l'attribution des « forces de déminage aux Puissances qui ne disposent pas de forces suffisantes pour leur permettre de nettoyer le secteur dont elles sont responsables » (article 7, *d*). Le fait que l'Albanie ne possédait pas de dragueurs ne faisait d'ailleurs pas obstacle à ce qu'on prît son avis et à ce qu'on lui demandât d'envoyer un « observateur » aux opérations de déminage ; on sait qu'en un cas particulier (dragage de Durres, de mars 1945), on eut recours à cette procédure et qu'un officier albanais assista et aida aux opérations de dragage (voir annexe 2 du Contre-Mémoire).

13. — L'argument technique ayant peu de poids, le Gouvernement britannique a présenté, dans sa Réplique, un ARGUMENT JURIDIQUE extrêmement subtil — mais qui porte en lui-même sa propre contradiction. D'après le Gouvernement britannique, si l'Albanie ne fut pas invitée à participer aux travaux de l'Organisation de déminage, c'est qu'au moment où cette organisation fut mise sur pied, le statut de l'Albanie était encore indéfini : l'Albanie ne se trouvait ni dans la catégorie des Puissances alliées qui n'avaient pas été occupées, ni dans la catégorie des Puissances alliées qui avaient été occupées et ne disposaient que de moyens navals fort réduits, ni dans la catégorie des Puissances neutres,

ni dans la catégorie des Puissances ex-ennemies. « Elle achevait à ce moment de se dégager de sa situation d'ex-ennemie » ; on ne pouvait donc ni lui imposer les responsabilités dont on chargeait les Puissances alliées ni lui imposer les charges qu'on faisait peser sur les anciens ennemis. Dans sa Réplique, le Gouvernement britannique va jusqu'à comparer la situation de l'Albanie à celle de l'Autriche, pays encore occupé pour sa participation à la guerre contre les Alliés et qui attend encore un traité de paix :

14. — Le Gouvernement britannique considère donc comme légaux et toujours en vigueur les actes du gouvernement quisling installé par les Puissances de l'Axe. Il adopte la thèse du Gouvernement grec qui se considère « techniquement parlant en état de guerre avec l'Albanie ».

Or, l'effort de guerre de l'Albanie aux côtés des Alliés est si peu contestable que le commandant en chef allié écrivait, le 12 novembre 1944, au colonel général Enver Hoxha : « I have noted with admiration the accomplishment of your National Liberation Army in their magnificent efforts against our mutual enemy in the common cause » (voir annexe 17 de cette Duplique). D'autres messages envoyés à différentes dates au cours de la guerre ont mentionné en termes précis les sacrifices de l'Albanie (voir annexe 18 de cette Duplique). La République populaire d'Albanie est membre de la Conférence des Réparations allemandes depuis novembre 1945 et siège sur pied d'égalité à l'Agence interalliée des Réparations ; elle est une Puissance associée aux termes du traité de paix avec l'Italie.

15. — Au surplus, la difficulté que prétend avoir éprouvée le Gouvernement britannique à ranger l'Albanie dans une catégorie juridique bien définie, et admise par tous les Alliés, ne pouvait justifier qu'on entreprît, sans son consentement, dans ses eaux territoriales, des opérations de déminage. Agir ainsi, c'était traiter l'Albanie, non pas même en ex-ennemie, mais en Puissance ennemie. Enfin, à supposer que le raisonnement ait eu quelque valeur au moment où fut signée la Convention du 22 novembre 1945, cette valeur devait disparaître le lendemain, puisque c'est le 23 novembre 1945 que le Gouvernement albanais fut reconnu par la Grande-Bretagne elle-même, ainsi qu'il l'avait été par l'U. R. S. S. le 10 novembre et qu'il allait l'être par la France le 21 décembre 1945.

La situation en Albanie n'était nullement anormale. Conformément au désir exprimé par les Puissances alliées au cours de la guerre (voir annexe 19 de cette Duplique), des élections eurent lieu le 2 décembre 1945, et le peuple choisit lui-même son régime. Le représentant du Gouvernement britannique à Tirana transmettait ses félicitations au président du Conseil le 4 décembre 1945 (voir annexe 20 de la Duplique).

A partir du moment où la Grande-Bretagne eut reconnu le Gouvernement albanais, elle n'avait pas plus le droit d'opérer dans les eaux territoriales de l'Albanie que l'Albanie n'en aurait eu d'opérer dans les eaux territoriales du Royaume-Uni. Or, on

sait qu'en dépit de cette reconnaissance, à cause de l'opposition de la Grande-Bretagne et de la Grèce, l'Albanie ne fut jamais admise à faire partie de l'Organisation internationale de déminage, ou même à envoyer un observateur auprès de cette organisation.

16. — Non seulement l'Albanie ne fut pas invitée à participer au déminage du canal nord de Corfou, mais la responsabilité du déminage de ses eaux territoriales fut confiée à la Grèce « techniquement parlant en état de guerre » avec l'Albanie. La faute politique et psychologique que constituait cette décision se passe de commentaire.

Les explications qui précèdent montrent combien il est étrange de voir l'Albanie mise en cause parce que des mines ont éclaté dans ses eaux territoriales, alors qu'on l'a tenue à l'écart, de façon systématique, de toutes les opérations de déminage effectuées dans le canal de Corfou.

Attitude de la Grande-Bretagne.

17. — Après avoir examiné ce qu'a de particulier la position de l'Albanie, il faut envisager la position de la Grande-Bretagne. Il est à peine exagéré de dire que le Gouvernement britannique s'est comporté, dans le canal nord de Corfou, comme s'il se trouvait en pays conquis, ou comme s'il avait reçu mandat du Gouvernement albanais d'entreprendre pour son compte toutes opérations de déminage, de tracer, sans le consulter, les routes maritimes, de relever sur la carte les défenses côtières, etc.

18. — On a déjà rappelé que le Bureau de déminage de la zone méditerranéenne avait confié la responsabilité du canal nord de Corfou à la Grèce. En fait, cette décision resta lettre morte ; ce fut la Grande-Bretagne qui se substitua à la Grèce. La substitution ne fut pas faite à la demande de la Grèce, qui aurait pu charger la Grande-Bretagne d'agir en ses lieu et place, tout en restant responsable devant l'Organisation internationale de déminage, encore que la question de savoir si une telle substitution est juridiquement licite soit au moins douteuse. Ce point est nettement établi par les déclarations faites devant la Sous-Commission du Conseil de Sécurité, par le représentant de la Grèce (Conseil de Sécurité, *Procès-Verbaux officiels*, Deuxième Année, Supplément n° 10, annexe au P.-V. de la 120^{me} séance, 20 mars 1947, Appendice II, pp. 102 et suivantes). La Grande-Bretagne ne fit même pas approuver cette substitution par le Comité de déminage. Il s'ensuit que, si le déminage a été mal fait ou insuffisant, la Grande-Bretagne, et elle seule, doit être tenue pour responsable.

19. — On observera également que des informations très insuffisantes ont été données par le Gouvernement britannique sur les opérations de déminage auxquelles il aurait fait procéder en 1944 et 1945. En l'état actuel des documents communiqués par

le Gouvernement britannique, il est impossible à des techniciens de dire comment ces déminages ont été effectués et si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour réduire les risques d'accidents de navigation.

20. — Une autre observation aussi importante doit être faite. Ce sont les autorités britanniques qui ont établi le chenal déminé ; ce sont elles qui ont fixé la largeur et l'implantation des ROUTES MEDRI.

Dans son Mémoire (§§ 11 et 12), le Gouvernement britannique laissait entendre qu'on s'était borné à utiliser le chenal établi, au cours de la guerre, par les Allemands, après avoir effectué un nouveau déminage. Mais une comparaison attentive de la carte allemande et de la carte Medri, communiquées l'une et l'autre par le Gouvernement britannique, permet de constater que le chenal a été sensiblement déplacé. La nouvelle route passe plus près de la côte albanaise ; elle emprunte, non pas le milieu du détroit, mais bien plus les eaux albanaises que les eaux grecques. Tout se passe comme si l'on avait voulu laisser des champs de mines allemands, pour interdire l'accès des côtes grecques et permettre à des navires passant dans le nouveau chenal de pouvoir mieux observer la côte albanaise, au détriment des droits et de la sécurité albanaise.

Le Gouvernement britannique admet d'ailleurs dans sa Réplique (paragraphe 45) que, « pour des raisons de sécurité », les nouvelles routes à travers le détroit « ont été établies plus à l'est », c'est-à-dire plus près de la côte albanaise, que l'ancien chenal allemand. Mais on n'indique pas quelles sont ces raisons de sécurité. La Cour retiendra simplement que le tracé d'une voie de navigation empruntant les eaux territoriales albanaises et passant, à certains endroits, tout près de la côte albanaise, a été fixé par les autorités britanniques sans même que l'avis du Gouvernement albanaise ait été pris.

21. — D'autre part, le tracé de la route 18/32 et 18/34, reporté sur les cartes Medri, a été rapproché progressivement de la baie de Saranda. (Voir Contre-Mémoire, § 47.)

Le Gouvernement britannique prétend que les routes Medri n'ont pas été déplacées depuis leur établissement, et que les cartes ne servent pas à la navigation (Réplique, paragraphes 14 et 45). Mais les pièces communiquées par lui ne permettent pas d'établir : 1) comment ces routes ont été tracées ; 2) de combien elles ont été rapprochées de la côte albanaise par rapport à l'ancien chenal allemand ; 3) quelles sont les raisons de « sécurité » qui ont motivé ce rapprochement.

Ce qui reste certain, c'est que les tracés des routes 18/32 et 18/34 ont été déplacés vers la côte dans les éditions Medri successives. Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter un coup d'œil sur les éditions de décembre 1945 (série n° 3), de mai 1946 (série n° 8) ;

d'août 1946 (série n° 12). Ces cartes sont reproduites en annexe n° 21.

Le Gouvernement britannique, qui a communiqué une carte Medri en annexe à son Mémoire (bien que selon lui cette carte ne serve pas à la navigation), et précisément la dernière en date restée conforme à l'édition originale, ne fournit aucune explication sur les raisons pour lesquelles ces cartes ont été modifiées à deux reprises et les routes 18/32 et 18/34 rapprochées de la baie de Saranda.

22. — Pour se faire une opinion sur la façon dont les routes 18/32 et 18/34 ont été tracées et déminées, la Cour sera sans doute amenée à demander au Gouvernement britannique des informations supplémentaires et à ordonner une enquête. Le Gouvernement albanais demande que toutes les mesures utiles soient prises pour que l'on sache exactement dans quelles conditions ont été ouvertes les routes qui traversent ses eaux territoriales.

III

RAPPORTS DES PARTIES ENTRE ELLES

23. — Pour compléter ce tableau d'ensemble, il faut dire quelques mots des relations qui ont existé entre la Grande-Bretagne et l'Albanie depuis la guerre.

La Cour ne saurait ignorer l'état de ces relations. Le Gouvernement albanais ne nie pas la participation de la Grande-Bretagne aux dépenses de l'U. N. R. A. Mais il ne peut pas oublier non plus les conditions dans lesquelles il a dû lutter, pour son existence, contre des collaborateurs et agents de l'étranger de l'intérieur et de l'extérieur, qui étaient soutenus par la Grande-Bretagne. On trouvera, sur ce sujet, des explications suffisantes dans le Contre-Mémoire et dans les explications présentées par le représentant de l'Albanie devant le Conseil de Sécurité.

C'est un fait que le Gouvernement britannique s'est opposé à l'admission de l'Albanie à l'Organisation des Nations Unies. C'est un fait que le Gouvernement britannique s'est opposé à la participation de l'Albanie à l'Organisation internationale de déminage. Ces deux faits ont été reconnus par le Gouvernement britannique aux paragraphes 24 et 75 de la Réplique ; ils ne révèlent pas une attitude amicale de la part de la Grande-Bretagne. De même, le Gouvernement britannique a, jusqu'à ce jour, refusé d'entretenir avec l'Albanie des relations diplomatiques régulières ; il est clair que de telles relations auraient permis de dissiper plus aisément les malentendus et de réduire les incidents. De même encore, le Gouvernement britannique a toujours appuyé les revendications de la Grèce envers l'Albanie et se comporte en fidèle ami et allié d'un pays qui se proclame « en état de guerre » avec l'Albanie. Quand le Gouvernement britannique rappelle l'aide qu'il a fournie

aux mouvements de résistance, il aurait dû ajouter qu'il n'a pas encouragé beaucoup ceux qui étaient aux prises avec l'ennemi, mais les groupes « Balli Kombetar » et « Legaliteti » qui ont collaboré avec lui, de même que sa mission militaire n'a pas cessé d'organiser, après la libération, des groupes illégaux pour renverser par la force le pouvoir populaire. Or, le seul mouvement de résistance continuellement aux prises avec l'ennemi jusqu'à la victoire fut celui de la Libération nationale.

Les véritables sentiments du Gouvernement britannique transparaissent dans la dernière phrase du paragraphe 75 de la Réplique : « Le fait de s'opposer à la candidature d'un gouvernement comme Membre des Nations Unies n'est pas une marque d'hostilité quelconque pour le pays en cause, et le Gouvernement de Sa Majesté n'entretient aucun sentiment d'hostilité envers le peuple albanais. » La distinction ainsi faite entre le peuple et son gouvernement mérite d'être méditée.

24. — Cette distinction permet de comprendre l'importance attribuée par le Gouvernement britannique à certains incidents qui ont marqué les relations anglo-albanaises avant le 22 octobre 1946. Il s'agit notamment de l'incident du 15 mai 1946. Ici encore, on n'a pas l'intention d'épiloguer sur des faits dont la Cour n'est pas saisie. Mais, pour qui veut lire la correspondance diplomatique échangée entre les Parties à propos de cet incident et les thèses exposées dans les Mémoires soumis à la Cour, il est bien certain que l'incident du 15 mai a été poussé comme à plaisir. Il est également certain que l'incident aurait pu se régler aisément si les deux pays avaient entretenu des relations diplomatiques normales. *Si parva licet...*, on peut dire que l'incident du 15 mai a été utilisé comme un instrument de la « guerre froide » que le Gouvernement britannique a semblé mener, en bien des occasions, contre le Gouvernement albanais.

En tout cas, le simple bon sens suffit à démontrer que l'incident du 15 mai fut le résultat d'un malentendu. Cet incident n'eut aucune suite matérielle. A qui ferait-on croire que le Gouvernement albanais, qui n'a pas de marine de guerre, ait voulu interdire par la force l'usage du canal de Corfou à la Grande-Bretagne, qui possède la seconde marine de guerre du monde ? Les notes publiées par le Gouvernement albanais prouvent sa bonne foi, sa volonté de réduire l'incident, son désir de voir les relations anglo-albanaises s'améliorer et se développer. On est surpris de constater que la Grande-Bretagne n'a pas employé le même ton de conciliation.

25. — Cette allusion à l'état des rapports entre la Grande-Bretagne et l'Albanie a pour objet de faire comprendre à la Cour la véritable position du Gouvernement albanais vis-à-vis du Gouvernement britannique, dans toutes les questions concernant le canal nord de Corfou.

Tout en réservant l'aspect juridique du problème, qui sera examiné plus loin, le Gouvernement albanais considère qu'on a

mal agi en établissant, sans le consulter, une voie de navigation qui passe à travers ses eaux territoriales et tout près de ses côtes. Il tient cet établissement non seulement pour une lourde faute politique mais aussi pour une violation de ses droits. L'action systématique de la Grande-Bretagne tendant à l'écartier du règlement de la navigation dans le canal nord de Corfou et à se substituer à lui n'a pas été un acte de conciliation et de sagesse mais un acte de force. De même que la Grèce, la Grande-Bretagne ne pouvait pas s'attendre, dans ces conditions, à voir le Gouvernement albanais lui reconnaître plus, et exiger moins d'elle, que ce que comporte le droit international.

DEUXIÈME PARTIE

PREMIÈRE QUESTION DU COMPROMIS

L'ALBANIE EST-ELLE RESPONSABLE, SELON LE DROIT INTERNATIONAL, DES EXPLOSIONS QUI ONT EU LIEU LE 22 OCTOBRE 1946 DANS LES EAUX ALBANAISES ET DES DOMMAGES ET PERTES HUMAINES QUI S'EN SERAIENT SUIVIS, ET Y A-T-IL CAS DE RÉPARATIONS A DONNER ?

26. — Ainsi qu'on l'a déjà fait observer, la question principale est ici de savoir si le Gouvernement britannique fait la preuve des faits qu'il reproche au Gouvernement albanais. Cette question pose un certain nombre de problèmes de droit et de fait.

I

LES PROBLÈMES DE DROIT

Du mouillage des mines.

27. — En premier lieu, il est certain que le mouillage des mines en temps de paix est interdit par le droit international. La Convention numéro VIII de La Haye de 1906 est ici formelle. Bien que l'Albanie n'ait pas notifié son adhésion à cette convention, le Gouvernement albanais a déclaré, à différentes reprises, qu'il se considérait comme lié par les règles juridiques qu'elle formule. S'il était prouvé que le Gouvernement albanais eût mouillé ou fait mouiller des mines dans ses eaux territoriales, ce Gouvernement aurait agi de façon illégale, il serait coupable, et sa responsabilité pourrait être engagée, le cas échéant.

Le Gouvernement britannique ajoute que la responsabilité du Gouvernement albanais pourrait être encore engagée du fait qu'il aurait eu connaissance du mouillage des mines. Ce point pourrait, peut-être, faire l'objet d'une discussion juridique. La question pourrait se poser de savoir si la responsabilité du Gouvernement

albanais est susceptible d'être engagée par le fait qu'il aurait manqué à son « devoir international » en ne signalant pas les champs de mines dont il aurait eu connaissance, après que les mines eussent été mouillées sans son assentiment. Un devoir international peut être d'ordre moral ou d'ordre juridique, et, suivant le cas, le non-accomplissement de ce devoir aura ou n'aura pas de conséquences juridiques.

Mais le Gouvernement albanais n'a pas l'intention de discuter ce point de droit. Il est bien évident que, si des mines avaient été posées dans ses eaux territoriales sans son assentiment et s'il avait eu connaissance de ce fait, il l'aurait signalé et aurait été le premier à protester contre cette atteinte portée à sa souveraineté.

Il n'y a donc pas de discussion sur l'interdiction de mouiller clandestinement des mines en temps de paix, soit dans ses propres eaux territoriales, soit ailleurs.

Responsabilité de l'État riverain.

28. — Un second point de droit doit être aussi fermement affirmé. Un gouvernement ne peut être tenu pour responsable des dommages causés par des mines, à cause du simple fait que les mines se trouvaient dans ses eaux territoriales. Pour que la responsabilité de l'État existe, il faut démontrer, soit que l'État a fait mouiller les mines, soit qu'il les a laissé sciemment mouiller.

Cette règle de droit est aussi certaine que la première. L'État ne saurait être tenu pour responsable de tout ce qui se passe dans ses eaux territoriales. Il doit laisser les eaux territoriales accessibles à la navigation, sous les réserves qui seront examinées dans la troisième partie de la Duplique ; mais il n'est pas chargé de veiller à la sécurité de cette navigation, par exemple en assurant le balisage, le pilotage, etc.

Il faut ajouter que cette règle de droit s'applique tout particulièrement au canal nord de Corfou et à l'Albanie. Celle-ci ne saurait être tenue pour responsable du déminage insuffisant de ses eaux territoriales, spécialement à l'égard de la Grande-Bretagne, puisque l'Organisation internationale de déminage ne l'a pas associée à ces opérations et puisque c'est le Gouvernement britannique qui s'est chargé lui-même, et de sa propre autorité, du déminage du Détroit de Corfou.

29. — En combinant les deux règles de droit ci-dessus exposées, on arrive à cette première conclusion : le Gouvernement albanais ne pourrait être responsable que dans la mesure où il aurait participé au mouillage des mines, comme auteur ou comme complice de cette infraction internationale.

Par application des principes les plus certains du droit, il est bien évident que la culpabilité ne se présume pas. Pour que la responsabilité d'un État puisse être engagée à raison d'un acte qualifié de « crime international », cette culpabilité doit être prouvée. Ce

principe juridique élémentaire a d'ailleurs été rappelé par la plupart des Membres du Conseil de Sécurité, lors des débats relatifs à l'affaire du Détroit de Corfou. Il est non moins évident que le fardeau de la preuve incombe au demandeur, c'est-à-dire, en l'espèce, au Gouvernement britannique.

C'est donc uniquement dans le cas où le Gouvernement britannique pourrait établir la culpabilité du Gouvernement albanais que la responsabilité de celui-ci serait engagée.

Des preuves en droit international.

30. — Une autre question se pose alors : quel mode de preuve est-on en droit d'exiger du Gouvernement britannique ?

La jurisprudence de la Cour internationale de Justice ne fournit aucune réponse directe et précise à cette question. Mais on sera d'accord pour reconnaître que la plus grande liberté d'appréciation doit être laissée à la Cour, et qu'on ne saurait exiger l'emploi d'un mode de preuve déterminé. Cette règle est généralement admise pour les instances internationales (voir D. V. Sandifer : *Evidence before International Tribunals*, notamment pp. 10 et 14). Elle est conforme aux observations présentées par le juge Manley Hudson (*La Cour permanente de Justice internationale*, édition française 1936, n° 492), qui s'exprime de la manière suivante : « En tout état de cause, la Cour demeure entièrement libre des moyens de preuve produits devant elle... » La Cour n'a pas, en matière de preuves, élaboré un système de règles analogue au « droit des preuves » dans le système anglo-saxon. Elle est rarement appelée à se prononcer sur des points de fait.

31. — Mais, si une grande liberté d'appréciation doit être laissée à la Cour, si les magistrats de la Cour peuvent se prononcer selon leur « intime conviction », il n'en demeure pas moins que la Cour doit exiger des preuves, et de véritables preuves. Cette exigence s'impose d'autant plus à elle lorsqu'il s'agit de prouver des faits délictueux ou criminels, dont la démonstration et l'affirmation pourraient mettre en cause, non seulement la responsabilité pécuniaire, mais la réputation internationale et l'honneur d'un État.

32. — Dans ces conditions, la question se pose de savoir si, en matière pénale, la Cour peut admettre la preuve par présomptions ou, selon l'expression britannique, la *circumstantial evidence*. On ne saurait, on l'a dit, enfermer la Cour dans des règles trop précises. Mais il pourrait y avoir danger, d'un autre côté, à ouvrir trop largement les portes, et c'est à la Cour elle-même qu'il appartient ici, en l'absence de textes et de jurisprudence applicables, de fixer sa ligne de conduite.

En tout cas, si la preuve par présomptions ou par « circonstances » peut être admise par la Cour, elle ne peut l'être que dans les conditions généralement reconnues. Il faut que les présomptions soient certaines, précises et concordantes. Il faut que le faisceau des

présomptions retenues conduise à la conclusion logique que l'acte incriminé n'a pas pu être commis par une autre personne que par l'accusé. Il faut enfin que les présomptions retenues à titre d'éléments de preuve soient elles-mêmes certaines, c'est-à-dire que leur existence soit établie et démontrée ; une présomption ne peut pas se déduire d'autres présomptions. En d'autres termes, il faut que des présomptions certaines et indiscutables, quant à leur existence, ne laissent pas de place au doute et imposent la conviction.

Il est bien évident que des présomptions qui conduiraient seulement à des possibilités, voire à des probabilités, mais non à une certitude, ne pourraient être retenues comme formant une preuve suffisante.

33. — Les mêmes règles de droit et de bon sens permettront de répondre à la dernière question de principe qui doit retenir l'attention : dans quelle mesure la Cour peut-elle accepter les déclarations des Parties comme éléments de preuve ?

Ici encore, on doit s'en remettre à la liberté d'appréciation de la Cour. Mais ici encore cette liberté d'appréciation doit s'exercer conformément aux règles générales du droit. Ces règles peuvent se résumer ainsi : 1) devant la justice internationale, il n'y a pas de grands et de petits États ; de même qu'un grand État n'a pas plus de droits qu'un petit, la parole d'un grand n'a pas plus de poids que celle d'un petit ; 2) si une contradiction apparaît entre l'affirmation de celui qui accuse et celle de celui qui se défend et s'il n'y a pas d'autre élément de preuve, la parole de celui qui se défend doit, en principe, l'emporter ; 3) en matière d'exception, la règle qui s'applique est que celui qui invoque l'exception doit la prouver.

II

LES QUESTIONS DE FAIT

34. — L'application des principes juridiques ci-dessus rappelés permettra d'apprécier la valeur de l'accusation portée contre le Gouvernement albanais par le Gouvernement britannique.

Pour le faire, il faut examiner les différents points de fait soulevés par l'accusation.

Premier point : Le « Saumarez » et le « Volage » se trouvaient-ils dans le « chenal déminé » du canal nord de Corfou lorsqu'ils auraient heurté des mines ?

Cette première question doit elle-même être décomposée.

Le « chenal déminé ».

35. — Et, d'abord, existait-il un « chenal déminé », c'est-à-dire un lieu de passage entièrement libéré des mines qui avaient pu être mouillées pendant la guerre ?

Le Gouvernement britannique l'affirme en se basant sur l'existence d'une carte allemande reproduisant le chenal, sur des dragages effectués par la Marine royale en octobre 1944, janvier, février 1945, sur les cartes et brochures Medri.

36. — La carte allemande, qu'elle soit probante ou non (cf. par. 10 et 11 du Contre-Mémoire), n'est pas datée. Elle ne saurait prouver que des mines n'ont pas été posées après l'époque de sa parution et avant la fin des hostilités.

37. — Le dragage prétendument effectué en octobre 1944 sert de base à toute l'argumentation britannique : « L'escadre suivait un chenal qui avait été dragué en octobre 1944 et que j'appellerai désormais « le chenal dragué » », déclare sir Alexander Cadogan dans son premier discours devant le Conseil de Sécurité (annexe britannique 23, p. 208). Il répète cette affirmation à plusieurs reprises, parlant du « chenal déjà dragué en 1944 » (annexe britannique 23, p. 290), du chenal « dragué une première fois à la fin de 1944 par les Allemands, ensuite par les Alliés, dans la même année.... » (annexe britannique 23, p. 303).

Il y a lieu de noter au passage que le représentant du Gouvernement britannique n'hésite pas à invoquer à l'appui de son argumentation un fait purement imaginaire (le déminage allemand de fin 1944).

38. — Quant aux déminages de janvier et février 1945, il n'en a pas été fait mention devant le Conseil de Sécurité. Ce n'est qu'en octobre 1947 que, pour la première fois, il en est question dans le Mémoire britannique.

39. — Le Gouvernement britannique n'a donné aucune information précise et détaillée sur les « déminages » qu'il prétend avoir faits. Les procès-verbaux et les comptes rendus des autorités chargées des déminages n'ont pas été communiqués. On ignore quand et comment ils ont eu lieu.

Bien plus, dans son Mémoire (par. 11) et sa Réplique (par. 16, 17 et 18), le Gouvernement britannique adopte une attitude différente de celle qu'il avait prise devant le Conseil de Sécurité. Au Conseil de Sécurité, le délégué britannique, sir Alexander Cadogan, avait, à différentes reprises, déclaré que le chenal avait été « dragué ». Dans le Mémoire soumis à la Cour, le Gouvernement britannique indique simplement que « le chenal avait été déminé ou exploré (souligné par le Gouvernement albanais) par des dragueurs britanniques en octobre 1944, en janvier et février 1945 ». (Réplique, par. 16.)

L'absence d'informations précises et concordantes et de documentation permet de penser que la Marine royale n'a pas procédé à un déminage effectif, mais s'est bornée à explorer l'ancien chenal allemand. Étant donné la faible importance du Déroit de Corfou, cette exploration a pu lui sembler suffisante.

40. — Avant d'examiner, en tout cas, dans quelle mesure et dans quelles limites a été déminée la nouvelle route établie par

les Britanniques, il convient d'avoir les comptes rendus des opérations de déminage ou d'exploration effectuées par les dragueurs britanniques. Ces comptes rendus n'ont pas été communiqués, bien que la question de la preuve du déminage ait été soulevée par le Gouvernement albanais. La Réplique britannique se borne à faire état de deux documents tout à fait incomplets et insuffisants (par. 17 et annexe 27 de la Réplique).

Il est certain que les comptes rendus des opérations de déminage et d'exploration existent. Conformément aux règles appliquées dans toutes les marines de guerre du monde, une « mission » n'est jamais accomplie sans qu'un ordre ait été donné et sans qu'un compte rendu d'exécution soit établi. Les mêmes règles imposent aux commandants de tous les navires en service la tenue de plusieurs livres, relatant toutes les opérations auxquelles ils se livrent et tous les événements survenus au cours de la navigation. Les mêmes règles imposent le relèvement des itinéraires suivis.

Il convient, au surplus, de faire observer qu'à la séance du Comité Medzon du 16 novembre 1946 le capitaine Blackburn, représentant la Marine britannique, avait promis de présenter les rapports écrits du dragage. Ces rapports n'ont pas été communiqués. De même, devant la Sous-Commission du Conseil de Sécurité (annexe au procès-verbal de la 120^{me} séance, 20 mars 1947, annexe II, p. 92), en réponse à une question du délégué de la Syrie, le capitaine de frégate Sworder, expert britannique, indiquait qu'on avait procédé à des « vérifications périodiques » après le dragage d'octobre 1944. Il n'est pas douteux que ces « vérifications périodiques » ont fait l'objet de comptes rendus.

41. — L'existence des routes Medri 18/32 et 18/34 ne saurait constituer une preuve. Les documents relatifs à l'établissement de ces routes manquent également.

Or, en vertu des instructions du Comité central de déminage (voir lettre de l'amiral King en date du 21 août 1946, procès-verbaux du Comité central de déminage déposés à la Cour), « avant qu'une zone soit déclarée libre de mines, le Comité de zone et le Comité central doivent s'assurer que des preuves suffisantes pour justifier cette déclaration ont été fournies ». Sur quels documents le Comité central de déminage, ou l'I. R. R. A. (Service international des routes et de la signalisation) se sont-ils basés ? Comment les routes Medri 18/32 et 18/34 ont-elles été tracées ? Nous n'avons aucune possibilité de le savoir, et il est permis de penser que les pièces non produites contredisent la thèse du Gouvernement britannique.

42. — Il apparaît, en tout cas, que la Marine britannique a considéré les eaux au large de Saranda comme non dangereuses, indépendamment de tout chenal.

Le commandant Blackburn l'a déclaré au Comité Medzon (voir vol. I, séance 10 décembre 1946, Mémoire, p. 134) : « La baie de

Saranda a été utilisée par des navires de toutes catégories pendant l'avance alliée, et aucun n'a heurté des mines. »

Ceci explique que des navires britanniques se soient crus en sécurité dans ces parages, et jusque dans les eaux intérieures de la baie de Saranda, qu'un chenal ait été ou non dragué ou exploré dans le détroit.

Dans l'hypothèse où un tel chenal aurait existé, on a vu que son emplacement avait été déplacé et rapproché de la côte albanaise. Il est possible, dans cette hypothèse, que, malgré l'exploration britannique, des mines soient demeurées dans la partie du nord-est du nouveau chenal, c'est-à-dire en dehors de l'ancien chenal allemand.

43. — La Cour estimera sans doute qu'une documentation complète doit être demandée au Gouvernement britannique et soumise à l'appréciation d'experts qualifiés. C'est alors, et alors seulement, qu'on pourra examiner la question de savoir s'il existait un chenal vraiment déminé et quelles étaient les limites de ce chenal. En l'état actuel des documents produits par le Gouvernement britannique, rien ne prouve que la route suivie, d'après le Mémoire, par le *Saumarez* et le *Volage* le 22 octobre était une route sûre et libérée des mines allemandes.

44. — Le Gouvernement albanais tient à faire observer, au surplus, que le fait qu'aucun incident ne se soit produit avant le 22 octobre 1946 n'est pas un fait pertinent. De l'aveu même du Gouvernement britannique, la circulation à travers le Détroit de Corfou est presque uniquement affaire de cabotage et de pêche, c'est-à-dire que le détroit n'est pas utilisé par des navires ayant un fort tirant d'eau et susceptibles de heurter des mines de contact. Avant le 22 octobre, les seuls navires à fort tirant d'eau qui utilisèrent le canal nord de Corfou furent les deux croiseurs britanniques qui passèrent le 15 mai 1946. Le 22 octobre 1946, le croiseur *Mauritius*, à son tour, a suivi la même route, sans rencontrer de mines. Il est donc possible que le prétendu chenal ait été insuffisamment déminé, sans qu'aucun accident se soit produit depuis le départ des forces d'occupation.

Le Gouvernement albanais invoque, sur ce point, le témoignage du général Hodgson. Lorsque celui-ci fit connaître au commandement albanais l'existence des « routes Medri », il prit soin de préciser que le commandement britannique ne garantissait pas la sécurité de ces routes et que *any Albanian vessels using the information given in it, do so at their own risks*. (Annexe 3 du Contre-Mémoire.)

Cette phrase ne constitue pas une formule d'usage, comme le prétend la Réplique britannique (par. 18) ; elle exprime un état de fait que les instructions du Comité central de déminage, recommandant la procédure à suivre pour déclarer une route ouverte, ne manquaient pas de signaler en ajoutant : « Cependant, le Comité central n'assume pas de responsabilité pour les accidents

qui seraient provoqués ultérieurement par des mines dans ces zones. » (Lettre de l'amiral King, 21 août 1946, ci-dessus mentionnée.)

Routes suivies par les navires britanniques le 22 octobre.

45. — Il s'agit, en second lieu, de savoir où se trouvaient le *Saumarez* et le *Volage* lorsqu'ils furent accidentés. Ces navires étaient-ils dans le chenal déminé ou prétendu tel ?

46. — A. LE CAS DU « SAUMAREZ ». — Le Gouvernement britannique affirme que le *Saumarez* se trouvait dans le chenal mais ne communique aucun document susceptible de l'établir. Se basant sur le rapport envoyé le 23 octobre 1946 par le commandant du port de Saranda, le Gouvernement albanais, par contre, est en mesure de préciser que, le 22 octobre, vers 15 heures, une explosion s'est produite sur un navire britannique qui se trouvait alors non dans le « chenal déminé » mais en dehors du chenal, « à peu près à un kilomètre en face du cap Baladha ». Ce navire, semble-t-il, était le *Saumarez*.

On a ici une contradiction entre le rapport du commandant du port de Saranda et l'affirmation du Gouvernement britannique.

Il est curieux de constater que, depuis près de deux ans, le Gouvernement britannique s'est abstenu de communiquer des pièces telles que, par exemple, les livres de bord du *Saumarez* et le rapport que le commandant de ce navire a dû faire sur l'accident. Il n'y aurait pas manqué, semble-t-il, si ces documents avaient confirmé sa version des faits, alors surtout que cette version est démentie par le Gouvernement albanais.

Le Gouvernement britannique n'a communiqué que le tracé de la route suivie par le croiseur *Leander*, établie, déclare-t-il, au moyen d'instruments de bord les plus perfectionnés (voir annexe britannique n° 7). Il est non moins curieux de constater que, sur quatre navires ayant traversé le Déroit de Corfou le 22 octobre, la route exacte d'un seul d'entre eux, le dernier croiseur, a été communiquée. La route des autres navires n'a jamais été indiquée de façon précise par le Gouvernement britannique. Les livres de bord, les ordres donnés au départ, les comptes rendus de mission, n'ont pas été communiqués davantage.

En d'autres termes, la déclaration du Gouvernement albanais est appuyée par le compte rendu du commandant du port de Saranda ; celle du Gouvernement britannique n'est appuyée par aucun document comparable. S'agissant de la discussion d'un point de fait aussi important que la route suivie par le *Saumarez*, le caractère incomplet des communications britanniques ne manquera pas de paraître suspect à la Cour.

47. — B. LE CAS DU « VOLAGE ». — Le cas du *Volage* est plus étrange encore. Les autorités albanaises ont vu ce navire (ou du moins un navire) prendre en remorque le *Saumarez*, manœuvrer

pendant quelque temps, puis disparaître ; aucune explosion nouvelle n'a été entendue.

C'est ce qui résulte d'un télégramme envoyé par le commandant du port de Sarandâ, le 22 octobre, à 16 h. 30, c'est-à-dire après l'heure indiquée par les autorités britanniques pour l'explosion du *Volage* (voir annexe 22 de la présente Duplique). Le rapport envoyé le lendemain 23 octobre, en confirmation de ce télégramme (voir annexe 7 du Contre-Mémoire), a été communiqué au Gouvernement britannique sans provoquer aucun démenti. Ces constatations ont été confirmées enfin par la note adressée par le chef d'État-Major de l'armée albanaise au ministère des Affaires étrangères à Tirana, à la suite d'une enquête approfondie (voir annexe 23 de la présente Duplique).

Il est impossible que l'explosion du *Volage*, si elle s'est produite à 16 h. 16, au large de Saranda, n'ait pas été vue et entendue de la côte albanaise.

48. — Le Gouvernement britannique soutient que le *Volage* a heurté une mine peu de temps après avoir pris le *Saumarez* en remorque (83 minutes après l'accident ; voir Réplique, par. 50). Mais il s'est abstenu de fournir un récit circonstancié des faits. Son expert, le capitaine Swarder, a répondu à la Sous-Commission du Conseil de Sécurité que « l'autre contre-torpilleur a heurté la mine après avoir quitté sa position pour venir au secours du premier » (annexe britannique 23, S/300, p. 328). Sir Alexander Cadogan s'était borné à dire que, le 22 octobre, à 16 h. 16, le *Volage*, qui avait reçu l'ordre de prendre en remorque le *Saumarez*, eut son étrave emportée par une explosion et que les deux navires étaient désemparés et dans une situation très critique (annexe britannique 23, p. 209).

Il est difficile de croire que les navires désemparés aient pu manœuvrer par leurs propres moyens. Comment auraient-ils été sauvés, si l'accident du *Volage* s'était produit au lieu et à l'heure indiqués ?

49. — Ici encore, le Gouvernement britannique ne communique aucun document permettant de suivre, point par point, minute par minute, la trace du *Volage*. Ces documents devraient exister, puisqu'on a noté l'heure exacte à laquelle l'explosion se serait produite : 83 minutes après l'accident du *Saumarez*. Mais on les tient secrets. La Cour estimera sans doute qu'elle a le droit de les connaître. Journaux de bord, livres de navigation, relevés de routes suivies, comptes rendus des commandants des navires endommagés, comptes rendus des commandants des navires présents sur les lieux et témoins de l'accident, comptes rendus, le cas échéant, des commandants de navires ayant participé au sauvetage des navires endommagés, etc., tout cela doit être communiqué et soumis à l'examen d'experts.

On remarquera — en s'en félicitant — que les commandants du *Saumarez* et du *Volage* ne comptent pas au nombre des victimes,

et que ces navires n'ont pas été endommagés d'une façon telle que leurs documents aient pu être détruits. Ces documents se trouvent dans les archives de l'Amirauté britannique : rien ne doit s'opposer à leur communication.

50. — Cette communication s'impose d'autant plus qu'on a peu de renseignements sur la façon dont les navires endommagés ont regagné Corfou. Un télégramme du commandant en chef britannique en Méditerranée, daté du 26 octobre 1946 (annexe 31 de la Réplique), indique que le *Volage* réussit à remorquer le *Saumarez* ... et à le ramener à Corfou. Mais il est peu vraisemblable que le *Volage* n'ait pas été, au moins, aidé par d'autres unités. Or, le même télégramme précise que le *Mauritius* et le *Leander* poursuivirent leur route, et, sur ce point, les observations du commandant du port de Saranda concordent avec les déclarations britanniques.

D'autre part, le Gouvernement britannique a produit (annexe 8) une photographie du *Saumarez* prétendument prise quelques instants après l'explosion. On y distingue plusieurs navires. Quels sont-ils ? De quel autre navire cette photographie a-t-elle été prise ?

Enfin, le Gouvernement britannique, au Conseil de Sécurité et dans les Mémoires soumis à la Cour, a remercié le Gouvernement grec du concours qui lui fut prêté dans cette circonstance. Mais on ne sait pas exactement la forme que prit ce concours. Si, comme il est probable, des remorqueurs britanniques ou grecs sont venus aider le *Saumarez* et le *Volage*, les commandants de ces remorqueurs ont établi, eux aussi, des comptes rendus qu'il y aurait intérêt à connaître.

51. — En l'absence d'une documentation plus complète, il est permis de supposer que le *Volage*, après avoir pris le *Saumarez* en remorque, s'est dirigé vers Corfou. Il a certainement essayé de rejoindre le port le plus rapidement possible et, pour ce faire, il a dû sortir du chenal. Ce point n'est d'ailleurs pas contestable. Il résulte du télégramme adressé à l'Amirauté, le 26 octobre 1946, par le commandant en chef britannique en Méditerranée.

Ce télégramme du 26 octobre ne dit pas à quel moment et en quel point de son parcours le *Volage* fut accidenté. Se trouvant hors du chenal, alors qu'il remorquait le *Saumarez*, il est possible que le *Volage* ait heurté une des nombreuses mines mouillées pendant la guerre aux abords de Corfou.

La Cour observera que cette explication est la seule qui s'accorde, à la fois avec les observations du commandant du port de Saranda et avec le rapport du commandant des forces britanniques en Méditerranée. Jusqu'à preuve du contraire, elle doit donc être acceptée comme l'explication la plus plausible des événements.

52. — En conclusion, le Gouvernement britannique, auquel incombe le fardeau de la preuve, n'établit pas que le *Saumarez* et le *Volage* aient heurté des mines alors qu'ils se trouvaient dans un chenal déterminé. Par contre, le Gouvernement albanais établit par des documents authentiques :

1° Que le *Saumarez* a été vu dans les eaux intérieures albanaises au moment de l'explosion ;

2° Que l'explosion du *Volage* n'a pas été entendue ni vue de la côte albanaise dans la journée du 22 octobre.

* * *

Second point : Les mines qui ont endommagé le « *Saumarez* » et le « *Volage* » faisaient-elles partie d'un champ de mines découvert les 12 et 13 novembre 1946 ?

53. — La thèse du Gouvernement britannique est que le *Saumarez* et le *Volage* ont heurté des mines faisant partie d'un champ de mines qui aurait été découvert les 12 et 13 novembre 1946 et se serait trouvé dans le chenal antérieurement déminé.

Ici encore, on est en présence, non pas d'une preuve, mais d'une présomption dont la fragilité est évidente.

54. — On a vu, aux paragraphes précédents, que le *Volage* n'a pas été accidenté au large de Saranda le 22 octobre. Quant au *Saumarez*, il se trouvait en dehors du « chenal ». Supposons néanmoins que les navires se soient trouvés dans le chenal. Rien ne prouverait alors que le champ de mines eût existé le 22 octobre.

Époque de la pose des mines.

55. — Les mines peuvent avoir été récemment mouillées, et, d'après le Gouvernement britannique, elles l'auraient été vraisemblablement. On ne saurait, dans ce cas, exclure l'hypothèse d'un champ de mines établi après les accidents du 22 octobre pour essayer de faire retomber sur le Gouvernement albanais la responsabilité de ces accidents. Cette hypothèse sera examinée de façon plus détaillée au cours de la présente Duplique. (Voir paragraphes 84 et suivants.) On verra qu'elle s'appuie sur de très fortes présomptions.

56. — Un argument supplémentaire doit être retenu. La ligne suivant laquelle auraient été posées les mines découvertes le 13 novembre (voir carte britannique n° IX) coïncide rigoureusement avec le tracé de la route suivie par le *Mauritius* d'après la carte britannique n° VII. Il suffit, pour s'en rendre compte, de superposer les cartes britanniques n° IX et n° VII et de les examiner par transparence (voir annexe n° 27 de cette Duplique). Si les mines figurant sur la carte n° IX avaient existé le 22 octobre, le *Mauritius* aurait nécessairement heurté l'une des neuf mines qui se seraient trouvées sur sa route. Une expertise démontrerait qu'il n'aurait eu aucune possibilité de leur échapper.

57. — Le Gouvernement britannique a beaucoup insisté sur le fait que les mines découvertes les 12 et 13 novembre avaient été mouillées tout récemment (absence de végétation, peinture visible,

chaînes d'amarrage graissées, etc.). Le Gouvernement albanais a indiqué au paragraphe 66 de son Contre-Mémoire les raisons pour lesquelles l'argumentation britannique ne lui paraissait pas convaincante. Il est possible que les mines découvertes les 12 et 13 novembre aient été des mines anciennes, mouillées au cours de la guerre. La Cour trouvera, en annexe, les arguments techniques sur lesquels est fondée cette opinion. (Voir annexe 24 ci-jointe. Voir également le rapport présenté au Comité Mezdon sur une mine mouillée depuis 1939 aux côtés d'Alger et trouvée en bon état de conservation au bout de huit ans ; séance du 24 février 1948, point 7 ; procès-verbaux déposés au Greffe de la Cour par le Gouvernement britannique.)

Nature des mines.

58. — Au surplus, il existe au moins un doute fort sérieux sur la nature de ces mines.

Étant donné l'importance des avaries subies par le *Saumarez* et le *Volage*, les mines qui les auraient provoquées ne peuvent être que très puissantes. Il paraît invraisemblable que ces mines soient du type G.R., qui n'ont que 90 livres d'explosif.

L'attention de la Cour doit être à nouveau appelée sur le fait que les mines prétendument découvertes au cours des opérations de déminage des 12-13 novembre ont d'abord été considérées comme des mines G.R. par les officiers qui les ont examinées. Ces officiers sont le lieutenant Phillips, de la Marine britannique, et le commandant Mestre, de la Marine française, qui assistait à l'opération à titre personnel, sans que personne lui ait donné mission de le faire et sans doute parce qu'à cette époque il avait des loisirs.

59. — Deux mines spécimens furent récupérées par le lieutenant Phillips sur le « B. Y. M. S. 2075 », où il se trouvait et où se trouvait également le commandant Mestre.

Le rapport du commandant Whitford relate l'opération dans les termes suivants :

« Les mines ont été récupérées par le lieutenant Phillips, R. N. V. R., sur le « B. Y. M. S. 2075 » avec l'aide des embarcations des croiseurs et du *Ranpura*. Le lieutenant Phillips a, de l'une des embarcations, personnellement assuré la récupération. L'officier de la Marine française, observateur, qui a lui-même examiné de près les deux mines, a entièrement partagé l'opinion énoncée au paragraphe 8 ci-dessus. Les deux mines spécimens ont été remorquées par le canot à moteur du *Ranpura* au sud du détroit jusqu'à une petite baie, au large de Port-San-Stefano, sur la côte de Corfou, où les mines ont été rendues inoffensives et démontées par le lieutenant Phillips. Les mines ont été ensuite amenées par le « B. Y. M. S. 2075 » au port de Corfou, où elles ont été embarquées sur le *Skipjack*. »

La présence du commandant Mestre à bord du « B. Y. M. S. 2075 » est confirmée par le rapport, en date du 14 novembre 1946, du contre-amiral commandant la première escadre de croiseurs (annexe britannique n° 17, alinéa 10), lequel s'exprime comme suit :

« Cette mine a été identifiée par le lieutenant Phillips, officier chargé de disposer des mines, comme étant du type G.R. A ce moment, le commandant Mestre se trouvait sur le « B. Y. M. S. 2075 », et je me suis assuré que l'occasion lui avait été fournie d'examiner de près la mine. »

Dans son rapport du 16 novembre, le commandant Mestre indique, d'ailleurs, que le 12 novembre, après s'être rendu sur H. M. S. *Mauritius*, bâtiment amiral, « à 20 heures, il fut transbordé sur le dragueur « B. Y. M. S. 2075 », qui devait participer le lendemain à une partie du dragage et devait être utilisé pour le transport du M. D. Officer et de lui-même ». Il se trouvait donc, avec le M. D. Officer, à bord du navire sur lequel furent récupérées les deux mines spécimens.

60. — Dans son rapport, le commandant Mestre déclare que les mines qu'il a « vues personnellement » et qu'il a « pu identifier », et dont il a « eu entre les mains plusieurs pièces », étaient du type G.R. (Rapport Mestre, 16 novembre, points 2 et 3, annexe britannique 16.)

Par la suite, le lieutenant Phillips et le commandant Mestre ont déclaré qu'ils s'étaient trompés. Après avoir examiné à nouveau les mines spécimens, à Malte, le 23 novembre, c'est-à-dire dix jours après l'opération de dragage, le commandant Mestre a déclaré qu'il s'agissait de mines du type allemand G.Y.

Il reste démontré que les deux seuls officiers qui ont vu les mines, au moment de leur récupération, les ont identifiées comme des mines G.R. A moins de supposer que ces officiers ont agi avec une légèreté difficile à concevoir, on est obligé de tenir compte de leurs déclarations. Les deux mines spécimens étant récupérées sur le « B. Y. M. S. 2075 », où ils se trouvaient l'un et l'autre, ils ont eu tout loisir pour les observer. Les photographies reproduites par le Gouvernement britannique (annexe britannique 19) montrent le lieutenant Phillips debout dans l'eau à côté de l'une des mines, en train de l'examiner et de la manœuvrer. Du reste, le rapport du commandant Mestre précise qu'il a « eu en mains plusieurs pièces provenant de la première mine : le détonateur, la charge primaire, les antennes ».

Or, les mines G.R. et G.Y. ayant un diamètre différent et des caractéristiques différentes, « la confusion est impossible entre les deux types de mines ». (Rapport Mestre, 23 novembre 1946.)

On se demande comment l'erreur a pu être commise ; c'est un point sur lequel l'attention de la Cour est très particulièrement appelée.

61. — Si l'on devait considérer que les mines, découvertes les 12 et 13 novembre, étaient d'un modèle capable de provoquer les avaries survenues le 22 octobre, on devrait alors ordonner que ce point fût soumis à des experts. Il est impossible que deux officiers spécialistes, le lieutenant Phillips et le capitaine Mestre, aient pu confondre des mines G.Y. avec des mines G.R.

Le Gouvernement britannique considérera, sans doute, qu'une telle proposition est injurieuse pour le lieutenant Phillips et pour le capitaine Mestre — ou pour le Gouvernement britannique lui-même. Le Gouvernement albanais est désolé d'avoir à froisser, de cette façon, la susceptibilité britannique, en formulant une hypothèse dont la démonstration aurait, en effet, de graves conséquences. Le Gouvernement britannique voudra bien admettre que l'hypothèse d'après laquelle le Gouvernement albanais aurait commis un véritable crime international, ne lui est certainement pas plus agréable à considérer. Quant à la Cour, elle ne peut être intéressée que par la recherche de la vérité.

62. — On remarquera que le Gouvernement britannique n'a pas pris les précautions les plus élémentaires. En présence de la contradiction qui existe entre les observations faites sur-le-champ par le lieutenant Phillips et le commandant Mestre, et les rectifications ultérieures, il lui appartenait de faire aussitôt examiner les mines par des observateurs neutres, n'ayant pas — comme le commandant Mestre — varié dans leurs appréciations, et surtout de conserver les mines aux fins d'expertise. La Cour ne saurait admettre que le Gouvernement albanais supporte les conséquences de négligence ou de variations qui ne lui sont pas imputables.

Causes des explosions.

63. — Enfin, un dernier argument, qui fut développé dans le Contre-Mémoire albanais, doit être rappelé en quelques mots. Il est arrivé, à diverses reprises, que des vaisseaux heurtent des mines, même lorsque ces vaisseaux se trouvaient dans des chenaux dragués et considérés comme déminés.

La Réplique britannique, il est vrai, a entrepris de démontrer que, dans la plupart des cas, les sinistres s'étaient produits en dehors des zones déminées. Il n'en demeure pas moins que certains accidents se sont produits en des lieux considérés comme sûrs et qui avaient été déminés. Ce fait est démontré non seulement par l'annexe albanaise n° 15, mais aussi par l'extrait du troisième Rapport du Comité central international de déminage que l'on trouvera à l'annexe 33 de la Réplique britannique.

On lit, dans ce rapport, qu'au cours d'une seule période de neuf mois, et sur soixante-quatre accidents contrôlés, six sont dus à des causes indéterminées, et deux sont causés par des mines amarrées dans un chenal déminé.

Le Gouvernement britannique n'ignore donc pas qu'il est faux de prétendre, comme il le fait dans sa Réplique (par. 51), que « le

Saumarez et le *Volage* sont les seuls vaisseaux ayant heurté des mines de contact amarrées dans un chenal déminé ».

Le dragage d'un chenal ne constitue en aucune manière une garantie suffisante pour la navigation. L'accident survenu au *Cassius Hudson* en fournit un exemple caractéristique. Ce navire, ayant heurté une première mine dans des eaux non nettoyées, fut pris en remorque et précédé de dragueurs qui frayèrent un chenal spécialement à son usage. Or, le Gouvernement britannique ne conteste pas (Réplique, par. 51) qu'en dépit de ces précautions exceptionnelles, le navire a sauté sur une seconde mine.

Au cours des débats devant le Conseil de Sécurité, il avait été indiqué déjà que, sur 196 navires endommagés par des mines entre le 8 mai 1945 et le 31 août 1946, 30 avaient sauté dans des chenaux déminés. (Annexe britannique 23, p. 251.)

64. — Du reste, les causes des explosions ayant endommagé le *Saumarez* et le *Volage* demeurent inconnues. Le Gouvernement britannique, qui, dans cette affaire, procède par affirmations successives, attribue ces explosions à des mines de contact amarrées, semblables à celles qui auraient été draguées le 13 novembre. Rien n'est moins certain. Les explosions ont pu être causées aussi bien par des mines flottantes, ou par des mines de fond, ou par des mines de service.

La carte allemande en couleurs, qui fournit les indications sur les champs de mines posés, à un moment donné, dans les eaux du Détroit nord de Corfou, ne se réfère pas à moins de quatre types différents de mines, figurés chacun par une couleur différente. Malheureusement, le Gouvernement britannique n'a pas cru devoir reproduire ces couleurs, dans la copie communiquée par lui.

Des mines de fond ont pu être posées, particulièrement dans les eaux intérieures de Saranda, où le *Saumarez* a été endommagé. Des mines dérivantes ont pu être poussées vers la côte par le vent qui soufflait, le 22 octobre, à une vitesse de 15 à 20 milles à l'heure. (Déclarations de sir Alexander Cadogan devant le Conseil de Sécurité.) Toutes les hypothèses sont permises, d'autant plus que le *Saumarez* et le *Volage* ont été endommagés à des moments différents et en des lieux si éloignés l'un de l'autre que les témoins du premier accident ont tout ignoré du second.

65. — Il suit des observations qui précèdent que la preuve n'a pas été faite, et ne peut pas être faite, par le Gouvernement britannique, que les avaries du *Saumarez* et du *Volage* aient été causées par des mines provenant du champ de mines découvert au cours des opérations des 12 et 13 novembre 1946.

Troisième point : Est-il prouvé par le Gouvernement britannique que le Gouvernement albanais ait fait mouiller les mines découvertes les 12 et 13 novembre 1946, ou qu'il ait eu connaissance de ce mouillage ?

66. — Mais supposons admis, pour les besoins du raisonnement, que les navires britanniques aient heurté des mines provenant d'un

champ découvert les 12 et 13 novembre. Encore faudrait-il que le Gouvernement britannique apportât la preuve que ce champ a été créé par le Gouvernement albanais ou avec sa complicité.

Cette preuve n'est pas apportée. Le Gouvernement britannique ne prouve même pas que le Gouvernement albanais a eu connaissance de l'existence du champ de mines clandestin. Il suffit, pour s'en rendre compte, d'examiner rapidement les présomptions invoquées, sur ce point, à l'appui de sa thèse, par le Gouvernement britannique.

67. — Avant de procéder à cet examen, une observation préliminaire doit être faite. Dans son Mémoire et dans sa Réplique, le Gouvernement britannique a consacré fort peu d'espace à l'exposé des « preuves indirectes » invoquées par lui. Il a, à ce propos, beaucoup plus procédé par voie d'affirmation que par voie de démonstration. Il serait discourtois de critiquer la méthode employée par le Gouvernement britannique, mais on a l'impression qu'il a voulu bien plus créer un climat défavorable à l'Albanie et longuement exposer ce qui n'a pas directement trait au procès, que présenter à la Cour un ensemble de présomptions logiques, dont chacune eût été assortie des preuves et documents nécessaires.

Le Gouvernement britannique invoque trois présomptions : une erreur commise par le Gouvernement albanais sur l'étendue de ses droits ; le fait, affirmé par lui, qu'on ne saurait mouiller secrètement des mines tout près d'une côte sans appeler l'attention des gardes-côtes ; enfin, le fait que le Gouvernement albanais n'aurait pas élevé de protestations, devant le Conseil de Sécurité, quand fut révélée l'existence du champ de mines clandestin. Examinons ces présomptions.

Première présomption britannique.

68. — Et d'abord le Gouvernement britannique insiste sur l'erreur qu'aurait commise le Gouvernement albanais sur l'étendue des droits qu'il possède sur sa mer territoriale.

La question de savoir quels sont exactement les droits du Gouvernement albanais sera étudiée au cours de la troisième partie de la Duplique. Pour écarter l'argumentation britannique, de très brèves observations suffiront.

69. — En premier lieu, il convient de préciser l'objet de l'erreur alléguée. D'après le Gouvernement britannique, le Gouvernement albanais se serait cru fondé à réglementer l'accès de ses eaux territoriales. Supposons que cette erreur ait été commise. On n'en saurait conclure que le Gouvernement albanais se croyait fondé à barrer la route du canal nord de Corfou avec des mines. Si le Gouvernement albanais avait eu cette conviction, il aurait commis une seconde erreur, qui ne découle pas nécessairement de la première et n'est pas la conséquence logique de la première.

On verra plus loin que bien des États prétendent avoir le droit d'interdire, dans certains cas, le passage des vaisseaux de guerre

dans leurs eaux intérieures ou dans leurs eaux territoriales. Le Gouvernement d'Athènes est allé jusqu'à adresser une lettre de protestation à l'O. N. U., fondée sur le fait qu'une vedette albanaise aurait navigué tout près des eaux territoriales grecques. (Contre-Mémoire, par. 29 b.) Ces États ne prétendent point pour autant avoir le droit de mouiller des mines. Cette simple constatation suffit à démontrer le vice fondamental de l'argumentation britannique.

70. — Toute la correspondance diplomatique échangée entre les deux Gouvernements, après l'incident du 15 mai et après l'incident du 22 octobre, montre que le Gouvernement albanais n'a jamais prétendu interdire, mais seulement réglementer, le passage des navires étrangers à travers ses eaux territoriales. Étant donné les circonstances très particulières du lieu (frontière avec la Grèce) et du temps (mauvais rapports avec la Grèce), le Gouvernement albanais entendait interdire la navigation hostile (navires de guerre en patrouille, incursion, etc.), mais non pas toute navigation. La correspondance diplomatique, sur ce point, est fort nette. Il entendait réglementer, comme il en avait le droit, le passage des navires de guerre à travers ses eaux ; même si l'on suppose qu'il se soit trompé sur l'étendue de ses droits, son erreur n'allait pas jusqu'à interdire tout passage innocent. Il est absurde de penser qu'un État qui admet (sous certaines réserves, et à certaines conditions) que des navires étrangers ont le droit de pénétrer dans ses eaux, procéderait en même temps au mouillage de mines qui interdiraient le passage, même innocent, de ces navires.

71. — Le Gouvernement britannique fait état d'une notification du 17 mai 1946, adressée par le chef d'État-Major de l'armée albanaise au représentant des États-Unis, subordonnant l'entrée de tout navire étranger dans les eaux territoriales albanaises à une autorisation préalable.

En faisant cette communication, le chef d'État-Major de l'armée albanaise était essentiellement préoccupé d'éviter tout incident semblable à celui qui s'était produit le 15 mai 1946, d'autant plus que les incursions des navires grecs avaient créé, dans la région de Corfou, une situation qui ne pouvait pas ne pas affecter la navigation normale. Mais, en fait, aucun navire marchand traversant le canal ne fut soumis à une autorisation quelconque.

72. — En conclusion, aucune autorité albanaise n'a jamais prétendu interdire purement et simplement à la navigation les eaux territoriales ou intérieures de l'Albanie.

L'hypothèse construite par le Gouvernement britannique, suivant laquelle une erreur de droit prétendument commise par les autorités albanaises les aurait amenées à commettre un crime international, souligne l'inconsistance de l'accusation britannique.

Seconde présomption britannique.

73. — La seconde présomption invoquée par le Gouvernement britannique n'a pas plus de consistance que la première, bien qu'elle constitue un élément nécessaire de son argumentation.

D'après le Gouvernement britannique, le Gouvernement albanais n'a pas pu ignorer que des mines avaient été mouillées au large de sa côte, en raison du bruit fait par ce mouillage et de la vigilance particulière qu'il exerce le long de ses côtes. Et le Gouvernement britannique conclut de cette présomption que, si le Gouvernement albanais n'a pas pu ignorer le mouillage, c'est que l'opération s'accomplissait à sa demande ou, du moins, avec son assentiment.

74. — Il est certain que l'Albanie fait exercer, sur ses frontières, une surveillance ; cette surveillance est justifiée par l'état de ses relations avec la Grèce. Mais il n'est pas moins certain que la surveillance n'est pas absolue au point que des bateaux grecs ne puissent débarquer en fraude sur les côtes albanaises et, à plus forte raison, circuler sans être aperçus le long des côtes albanaises. La Cour trouvera à l'annexe 25 de cette Duplique, ainsi que dans l'annexe 16 a, pages 172, 173, 176, 177, 216 et 217 une documentation édifiante sur ce point. Il suffit d'ailleurs d'évoquer les souvenirs de la dernière guerre pour savoir qu'un réseau de surveillance, établi le long d'une côte, ne peut être imperméable.

Ainsi, au cours de la guerre russo-japonaise, dans la nuit du 11 au 12 avril, des mines ont été posées devant Port-Arthur par les destroyers japonais ; la conséquence en fut la perte du *Petro-Pavlosk* et du *Pobjeda*.

Le 22 octobre 1914, le croiseur auxiliaire allemand *Berlin* posa un grand barrage de mines devant la côte nord-ouest d'Irlande, barrage que l'*Audacious* heurta le 27 octobre. Le 7 août 1915, le croiseur auxiliaire allemand *Météore* posa, devant l'entrée du Firth of Moray, un champ de 374 mines. Le croiseur camouflé *Moewe* quitta les eaux allemandes à la fin de 1915 et posa des barrages de mines devant la côte ouest de l'Angleterre. En heurtant ces champs de mines, le navire de ligne britannique du type « pro-D », *King Edward VII*, fut coulé ; le même croiseur a également posé des barrages de mines devant les côtes françaises.

De même, des barrages de mines ont été clandestinement posés devant les ports et les zones ennemis, au cours de la deuxième guerre mondiale, notamment par des forces britanniques dans la Manche, devant les côtes hollandaises et belges, et devant Saint-Nazaire. Or, la Manche était soumise à un contrôle très sévère. Ses côtes étaient munies d'appareils les plus modernes et de toute une série de postes d'observation.

La situation n'est pas comparable, le long du Déroit de Corfou. L'Albanie ne dispose pas de tels appareils. Il est évidemment

impossible à de simples gardes-côtes de surveiller tout le littoral et la mer côtière, à plus forte raison la nuit et lorsque les conditions atmosphériques sont défavorables.

75. — Il convient surtout d'observer que la pose d'un champ de 22 mines n'est pas une opération longue et compliquée, au dire même de l'expert britannique, le capitaine Swarder. (Annexe 23, pp. 330 et 337.) Étant donné surtout le temps gris et relativement mauvais qui a caractérisé la période précédant l'opération des 12-13 novembre, il est tout à fait possible que des mouilleurs de mines, ou des embarcations équipées sommairement pour le mouillage des mines, se soient approchés du littoral, à la faveur de l'aube ou du crépuscule, sans être aperçus par les gardes-côtes.

76. — Mais l'argumentation britannique est surtout fondée sur le bruit fait par le mouillage des mines. Le capitaine Swarder a déclaré (*loc. cit.*, p. 337) : « Le mouillage des mines n'est pas une opération qui peut être effectuée discrètement, si on veut qu'elle soit menée rapidement. A mon avis, il serait absolument impossible de mouiller 24 mines à si peu de distance, *comme ce fut le cas dans la baie de Saranda* (souligné par le Gouvernement albanais), sans éveiller l'attention de la population locale. Quelques-unes des mines ont été mouillées à 300 yards seulement de la côte. Pendant cette opération, le bruit des machines et le bruit de la chute dans l'eau de ces mines lourdes (d'un poids de 2.500 livres anglaises environ) se seraient répandus dans toute la baie. »

Cette attestation d'un expert éminent ne saurait être retenue pour les raisons suivantes :

1° Le champ de mines a été découvert, non pas dans la baie de Saranda, mais au large de cette baie, dans le prétendu chenal ;

2° « Quelques-unes des mines » n'ont pas été mouillées à 300 yards de la côte, mais une seule à plus de 525 yards, et les autres allant jusqu'à 3.500 yards. (Voir carte britannique n° IX.) La mine la plus proche était tout à fait en dehors de la baie de Saranda ; cette mine se trouvait devant le cap Denta, en face d'un endroit désert, où, d'après le document britannique, il n'y a pas de garde-côte albanais. Les éléments de fait communiqués au capitaine Swarder, et qui ont servi de base à son raisonnement, sont donc inexacts.

77. — Les arguments résumés ci-dessus ont été suffisamment développés dans le Contre-Mémoire (par. 90), et la Réplique s'est bornée à maintenir, en une seule phrase, son point de vue.

Depuis le dépôt de son Contre-Mémoire, le Gouvernement albanais a consulté des experts navals. Il affirme qu'une mine de grand calibre peut être aisément mouillée à 500 mètres du rivage sans que le bruit soit entendu de la côte — surtout lorsque la mer n'est pas tout à fait calme. (Voir rapport joint à cette Duplique à l'annexe 26.) Sans même qu'il soit besoin de recourir à des experts, toute personne ayant vécu au bord de la mer et ayant entendu le bruit des vagues venant se briser sur la côte, sait parfaitement

qu'une masse pénétrant dans l'eau d'une faible hauteur ne saurait être entendue du rivage.

A cet argument de bon sens, il faut ajouter que la plupart des mouilleurs de mines ou des embarcations équipées, même de façon sommaire, pour la pose des mines, possèdent des rails permettant d'amener la mine au contact de la mer et de la mouiller sans faire de bruit. Il faut ajouter encore qu'il eût été assez extraordinaire qu'un garde-côte se trouvât précisément au point de la côte le plus rapproché du mouilleur de mines. Dans un de ses discours, sir Alexander Cadogan invoquait le calcul des probabilités ; la plus grande probabilité est ici que le garde-côte le plus proche se soit trouvé à plus d'un kilomètre de la mine la plus rapprochée de la côte.

78. — Ainsi, le Gouvernement britannique ne prouve pas, même de façon indirecte, que les mines n'ont pu être mouillées sans la connaissance du Gouvernement albanais. Or, cette affirmation du Gouvernement britannique est, sur ce point, au cœur de son argumentation.

Troisième présomption britannique.

79. — La troisième présomption invoquée par le Gouvernement britannique est l'attitude du représentant albanais devant le Conseil de Sécurité. Ce représentant « n'a pas demandé qu'une enquête internationale fût ouverte, afin de rechercher comment avait été commis ce qui, à son avis, devait avoir constitué une atteinte grave à la souveraineté albanaise ». (Réplique, par. 66.)

Ici encore, il suffit de se reporter à la réponse faite par le Gouvernement albanais dans son Contre-Mémoire.

Comment le Gouvernement albanais aurait-il protesté contre un fait dont il n'a aucune connaissance ? Il n'a pas participé, même par un observateur, aux opérations des 12-13 novembre. Il ne sait pas quelles mines ont été draguées à cette occasion, ni si elles ont été mouillées après la cessation des hostilités ; il n'a pu que demander que toute la lumière soit faite sur l'ensemble des incidents actuellement soumis à la Cour.

80. — Il a mis et continué à mettre le Gouvernement britannique en demeure de fournir preuves et documents. Il s'étonne que le Gouvernement britannique n'ait pas encore versé aux débats les livres de bord, cartes de navigation et comptes rendus de mission, etc. Il s'étonne plus encore que les prétendus *corpora delicti* n'aient pas été conservés par le Gouvernement britannique, à fin d'expertise, alors surtout que les mines relevées, à titre de spécimens, furent déclarées un jour être du type G.R. et un autre jour du type G.Y.

Il compte sur la Cour pour tirer au clair cette ténébreuse affaire. Il élève, une fois de plus, une protestation solennelle contre tous ceux qui violent son territoire et portent atteinte à sa souveraineté

— soit en mouillant des mines, si ce fait est établi, soit en se livrant à d'autres opérations interdites par le droit des gens.

III

HYPOTHÈSES ET CONCLUSIONS

81. — On peut, sans hésiter, conclure que le Gouvernement britannique n'a pas apporté la preuve qui lui incombait. On peut ajouter, sans craindre d'être sérieusement contredit, que le Gouvernement britannique n'apporte aucun empressement à verser aux débats les documents qui permettraient de mieux connaître le déroulement des événements.

L'hypothèse britannique.

82. — Mais les développements de l'argumentation britannique obligent le Gouvernement albanais à examiner à son tour quelques hypothèses. Le Gouvernement albanais se gardera d'accuser, ce faisant, le Gouvernement britannique ; il n'accusera pas sans preuves. Il se bornera à exposer ce qui semble possible ou probable.

On doit souligner, tout d'abord, ce qu'a d'invraisemblable l'accusation britannique. Le Gouvernement albanais n'a pas de marine de guerre. Il ne possède ni mines, ni mouilleurs de mines, et ne possédait à l'époque aucun dragueur. Comment et pourquoi aurait-il ordonné ou laissé faire, le long de ses côtes, une opération non seulement criminelle, mais nuisible à ses intérêts ? Comment n'aurait-il pas compris qu'il risquait surtout de se porter préjudice à lui-même, en mouillant des mines devant ses côtes ?

Le Gouvernement albanais désire vivre en paix et en bonne intelligence avec toutes les Puissances. Non seulement il ne souhaite pas la guerre, mais il a besoin — un très grand besoin — de la paix. Il a entrepris une œuvre de reconstruction sociale, économique, politique et morale qui suffit largement à ses ambitions. Ce n'est pas sa faute s'il n'est pas encore membre de l'Organisation des Nations Unies. Ce n'est pas sa faute s'il n'a pas encore échangé des représentants diplomatiques avec certains États — dont l'Angleterre.

83. — Comment un État, placé dans ces conditions, pourrait-il descendre au point d'aberration et de folie que le Gouvernement britannique suppose ? A quoi aurait servi le mouillage de mines devant la baie de Saranda ? A empêcher le passage des navires britanniques, les seuls navires importants qui aient utilisé le Déroit de Corfou ? Mais la petite et faible Albanie, qui n'a pas de marine de guerre, sait bien qu'elle ne pourrait pas mesurer ses forces à celles de la puissante Angleterre ! Si l'Albanie a quelque différend avec la Grande-Bretagne, elle sait bien que son seul recours est

la justice internationale et la conscience internationale ; c'est là, et non point dans le recours impossible à la force, qu'est pour elle l'*ultima ratio*. Le Gouvernement albanais ne saurait renoncer à cette arme puissante, la justice internationale.

En fait, la politique du Gouvernement albanais est basée sur le respect des conventions internationales et sur le principe du règlement pacifique des différends internationaux.

L'intérêt du Gouvernement albanais n'était donc pas de mouiller des mines, ou de les faire mouiller. Dans une telle entreprise, il aurait eu tout à perdre et rien à gagner. Dans son testament politique, George Washington recommandait à ses compatriotes de considérer quel était l'intérêt des États pour prévoir leur comportement ; c'est une règle qu'on peut valablement appliquer à l'Albanie.

Autres hypothèses.

84. — Qui donc pouvait avoir intérêt à établir, dans les eaux albanaises, un champ de mines ?

Le Gouvernement britannique s'est indigné, dans sa Réplique, parce que le Gouvernement albanais avait envisagé l'hypothèse d'un champ de mines établi par la marine britannique elle-même. (Réplique, par. 54 et 55.) Le Gouvernement albanais comprend cette indignation. Il souhaite que l'hypothèse qu'il avait soumise à la Cour permette au Gouvernement britannique de mieux comprendre quels ont été ses propres sentiments lorsqu'il s'est vu accusé sans preuves par ce Gouvernement.

Le Gouvernement albanais se borne, comme c'est son droit, à signaler à la Cour les contradictions, les erreurs, les lacunes de la documentation produite par la Grande-Bretagne à l'appui de ses dires. Il appelle, en particulier, l'attention de la Cour — et celle de la Grande-Bretagne — sur les conditions étranges dans lesquelles ont été identifiées, puis ré-identifiées, les mines qu'on l'accuse d'avoir mouillées. En provoquant l'indignation de la Grande-Bretagne, il espère l'amener ainsi à publier tous les documents relatifs à la croisière insolite du 22 octobre et aux opérations des 12 et 13 novembre.

Au reste, au cours de la troisième partie de sa Duplique, le Gouvernement albanais aura l'occasion d'adresser d'autres reproches au Gouvernement britannique. Ces reproches seront justifiés par des preuves indiscutables. Il montrera que la Grande-Bretagne a agi, dans cette partie du monde, avec une singulière désinvolture, qui évoque plutôt les pratiques de la politique coloniale que les coutumes du droit des gens.

85. — Mais, ayant ainsi précisé sa pensée, le Gouvernement albanais souligne que, s'il n'avait, lui, aucun intérêt à établir un champ de mines dans ses eaux territoriales, par contre, le Gouvernement britannique pouvait avoir intérêt à rassembler des preuves

contre lui. Si donc le Gouvernement britannique estime discourtois d'accuser, sans preuves suffisantes, celui qui avait intérêt à commettre un délit, la discourtoisie est encore plus grande lorsqu'on accuse, sans preuves suffisantes, celui qui n'avait aucun intérêt à commettre un crime.

Dans une société internationale, où le droit est le même pour les grands États et pour les petits, il convient d'attribuer la même importance aux indignations des uns et des autres.

86. — Mais une autre hypothèse doit être examinée et qui semble vraisemblable au Gouvernement albanais.

Le *Saumarez* et le *Volage* ont sauté dans des conditions sans doute comparables à celles qui ont causé les pertes de nombreux navires après la guerre. Chacun s'incline devant les victimes de ces catastrophes. Certains États, ou certains groupements hostiles à l'Albanie, ont vu dans ces accidents une magnifique occasion d'élargir le fossé qui sépare, sur le plan politique et diplomatique, la Grande-Bretagne et l'Albanie. Ces tiers ont pensé qu'il suffirait de mouiller quelques mines dans les eaux albanaïses pour que l'Albanie parût coupable et pour que la politique britannique fût encore plus hostile au Gouvernement albanais que dans le passé récent. Si ces tiers inconnus disposaient de complicité ou d'appuis dans les pays voisins de l'Albanie, et en fait ils en disposent, le coup était bien facile à monter.

Pour que semblable machination semble possible, il faut, évidemment, tenir compte du climat particulier existant dans la région de Corfou. La proximité de la guerre civile qui sévit en Grèce, l'appui donné au Gouvernement grec pour ses revendications territoriales, l'existence, au delà de la frontière albanaïse, de groupements ayant collaboré avec l'ennemi, prêts à commettre n'importe quel acte contre l'Albanie libérée, tout cela mérite d'être pris en considération.

Si l'on applique à ces conditions locales et historiques très particulières la vieille maxime *is fecit cui prodest*, on conviendra que l'hypothèse ci-dessus énoncée doit être retenue. De fait, dans cette hypothèse, les mouilleurs de mines auraient atteint leur but : rendre le Gouvernement albanais suspect à certaines Puissances, et surtout dresser le Gouvernement britannique contre le Gouvernement albanais.

Les débats devant le Conseil de Sécurité.

87. — N'ayant pu faire sa preuve, le Gouvernement britannique essaie de s'abriter derrière la majorité du Conseil de Sécurité. « Sept Membres sur dix — fait-il observer — ont été convaincus que les mines n'avaient pas pu être posées sans le consentement du Gouvernement albanais. »

Il est à peine besoin de rappeler à la Cour, d'une part, qu'elle n'est en aucune façon tenue par les opinions, ou même par les

constatations de fait du Conseil de Sécurité ; d'autre part, que la majorité des Membres du Conseil n'engage pas, en l'espèce, l'autorité de l'organisme lui-même.

88. — Mais, si l'on se rapporte aux opinions émises par la majorité des Membres du Conseil de Sécurité, on fera plusieurs constatations :

En premier lieu, les Membres du Conseil de Sécurité reconnaissent qu'on ne saurait condamner le Gouvernement albanais sans preuve et sur des simples présomptions.

En second lieu, tous déclarent que la preuve des faits allégués n'a pas été rapportée. On peut signaler, en particulier, la déclaration de M. Parodi, délégué de la France, qui traduit bien la répugnance des Membres du Conseil de Sécurité à déclarer que la preuve était faite de la culpabilité albanaise. (Voir annexes. *Procès-verbaux officiels*. Conseil de Sécurité, Deuxième Année, n° 29, pp. 595 et 596.)

Une troisième constatation doit être faite. S'il est vrai que la majorité des Membres du Conseil de Sécurité ont eu l'impression que les mines n'avaient pas pu être posées à l'insu du Gouvernement albanais, cette impression repose sur un certain nombre d'affirmations du Gouvernement britannique, considérées comme prouvées, et qui sont aujourd'hui reconnues inexactes.

89. — C'est ainsi que le président de la Sous-Commission, M. Zuleta, considérait comme prouvé le dragage du chenal en 1944 (annexe britannique 23, p. 291). Le Gouvernement britannique a dû reconnaître que cette preuve n'existait pas.

M. Zuleta avait même été induit en erreur, au point de déclarer, dans son exposé au Conseil, que l'opération des 12 et 13 novembre avait été décidée par le Comité central de déminage. Cette affirmation contraire à la vérité a dû être rétractée par le Gouvernement britannique. (Voir annexe britannique 23, p. 290, et par. 100 de la présente Duplique.)

C'est ainsi que M. Parodi a considéré comme « invraisemblable que l'opération même du mouillage à proximité immédiate des côtes, ait pu être faite sans que le Gouvernement albanais en ait eu connaissance, alors que les côtes étaient gardées militairement.... ».

Or, M. Parodi avait été, comme ses collègues, induit en erreur par les déclarations, aujourd'hui reconnues inexactes, du capitaine de frégate Swarder, déclarant que les mines avaient été mouillées « dans la baie de Saranda » et que quelques mines avaient été « mouillées à 300 yards seulement de la côte ». Si M. Parodi et ses collègues avaient su qu'aucune mine n'avait été mouillée dans la baie de Saranda, et que la mine la plus proche de la côte se trouvait à plus de 525 yards de la terre, en face d'un endroit tout à fait désert, son opinion aurait sans doute été différente. Il aurait, en tout cas, été fort mal impressionné par les erreurs, si profitables à la thèse britannique, commises par le capitaine Swarder.

90. — Les erreurs de cette nature sont trop nombreuses pour que le Gouvernement albanais puisse s'abstenir de rappeler quelques-unes des plus regrettables.

Avant le commandant Swooner, sir Alexander Cadogan avait affirmé au Conseil de Sécurité que des mines avaient été découvertes à 300 yards du littoral albanais.

Il a affirmé que le chenal avait été dragué par les Allemands à la fin de 1944. (Annexe britannique 23, p. 303.) Or, il est aujourd'hui prouvé qu'il n'en savait rien.

Il a fait état, à plusieurs reprises, d'un dragage du chenal par la Marine britannique, en octobre 1944. Or, le Gouvernement britannique reconnaît qu'il ne possédait aucune preuve de cette opération et ne sait plus aujourd'hui s'il s'agissait de dragage ou de simples sondages. (Réplique, par. 16.)

Toujours devant le Conseil de Sécurité, sir Alexander Cadogan a déclaré qu'« il existe de nombreuses preuves que l'Albanie possède des mines et s'en sert ». (Annexe britannique 23, p. 215.) Aucune de ces preuves n'a été produite, car le fait est inexact.

Il a affirmé que les opérations des 12 et 13 novembre avaient été décidées par le commandant en chef des marines alliées, à la suite des recommandations du Comité méditerranéen et du Comité central de déminage. (Annexe britannique 23, p. 210.) Or, cette opération avait été décidée, avant la réunion de ces organismes, par le commandant en chef de la flotte britannique en Méditerranée, agissant au nom de son Gouvernement seul, et contrairement à la décision prise postérieurement par le Comité méditerranéen et le Comité central de déminage, représentant les Puissances alliées.

Il a affirmé que le Gouvernement albanais n'avait jamais opposé un démenti formel à l'accusation portée contre lui d'avoir mouillé des mines. (Annexe britannique 23, p. 215.) Or, ce démenti se trouve dans la note albanaise du 21 décembre 1946.

Il a prétendu que les mines draguées le 13 novembre ne portaient aucune trace de rouille ou d'algues. (Annexe britannique 23, p. 211.) Or, le rapport de l'Institut de l'Amirauté relève des traces de végétation sous-marine sur ces mines, et le rapport du commandant Whitford décrit les pièces de leur mécanisme comme légèrement rouillées. (Voir Contre-Mémoire, par. 64.)

Sir Alexander Cadogan a invoqué, à plusieurs reprises, la nécessité pour les navires britanniques de serrer la côte de près pour faire route en eau profonde (Annexe britannique 23, p. 217) et parlé des récifs dangereux de la côte rocheuse à l'ouest du chenal. (Annexe britannique 23, p. 208.) Or, la profondeur des fonds, à l'ouest du chenal, est partout supérieure à 30 brasses, et ces fonds ne comportent ni rochers ni récifs, sauf dans le détroit proprement dit, dont le chenal occupe toute la largeur d'une côte à l'autre. (Voir carte britannique, annexe n° 1.)

Sir Alexander Cadogan s'est appuyé sur « la preuve incontestable » que les navires britanniques n'avaient pas pénétré, le

22 octobre, dans les eaux intérieures albanaises. (Annexe britannique 23, p. 215.) Or, cette preuve n'existe pas.

Il a considéré comme acquise l'explosion du *Volage*, le 22 octobre, à 16 h. 16, dans le chenal déminé. Or, le Gouvernement britannique n'en fournit aucune preuve, tandis que la preuve contraire résulte des documents communiqués par le Gouvernement albanais.

Toutes ces affirmations inexactes, considérées comme prouvées par la majorité des Membres du Conseil de Sécurité, ont créé l'impression que voulait produire le Gouvernement britannique.

Les représentants de ce Gouvernement ont fait preuve d'un tel acharnement à soutenir leur thèse que l'un d'eux, le capitaine Nichols, investi des hautes fonctions de président du Comité central de déminage siégeant à Londres, a été jusqu'à soutenir, devant ce Comité, que le Gouvernement albanais avait été prévenu du passage de l'escadre britannique le 22 octobre. Cette allégation purement imaginaire d'un représentant de l'Amirauté, produite pour les besoins de la cause, a dû être rétractée par le Gouvernement britannique dans sa Réplique (par. 41).

91. — Ainsi, ni en droit ni en fait, la Cour ne saurait tenir compte des appréciations des Membres du Conseil de Sécurité, induits en erreur par la délégation britannique. Néanmoins, et bien qu'ils se soient fondés sur des renseignements inexacts, tous ont déclaré : « Nous n'avons pas de preuve mais seulement des impressions. »

La Cour exigera des preuves. Faute de preuves, elle ne saurait condamner l'Albanie. Quant aux impressions des Membres du Conseil de Sécurité, la rectification de certaines données inexactes aurait certainement permis de les effacer.

Les erreurs, les contradictions et les lacunes de l'argumentation britannique.

92. — Les données inexactes citées plus haut, à titre d'exemples, ne sont pas de nature à fortifier la thèse britannique, qui, procédant par affirmations successives et non prouvées, recèle au surplus de nombreuses contradictions :

Contradictions entre les rapports successifs sur les mines trouvées le 13 novembre, leur nombre, le nombre de celles qui ont été coulées, leur type, leur aspect (voir Contre-Mémoire, par. 64 et suiv., 99 et suiv.).

Contradictions entre les tracés successifs des routes Medri et entre ces tracés et celui de la carte allemande (voir Contre-Mémoire, par. 12 et 19).

Contradictions relatives aux circonstances de l'accident du *Volage* (voir ci-dessus par. 37 et suiv.).

Contradictions entre le communiqué donné par l'amiral Willis à l'agence Reuter et la dépêche de l'amiral Willis à l'Amirauté (voir Réplique, par. 42), etc.

93. — L'impression produite par les erreurs et les contradictions contenues dans l'argumentation britannique se trouve aggravée par les omissions volontaires du Gouvernement britannique dans sa communication de pièces.

Ces lacunes ont été soulignées à plusieurs reprises. Le Gouvernement britannique invoque en sa faveur la franchise avec laquelle il a soumis à la Cour les rapports relatifs à l'opération Retail, sans tenter d'en faire disparaître les imperfections et les discordances (Réplique, par. 56). Pourquoi la même franchise ne se retrouve-t-elle pas dans la production des documents relatifs à l'opération du 22 octobre, à l'itinéraire suivi par les quatre navires de l'escadre, à la formation adoptée par eux, aux explosions qui ont endommagé le *Saumarez* et le *Volage* ?

Le Gouvernement britannique fait état, dans sa Réplique (par. 56), des « rapports de première main d'officiers de marine responsables, rédigés dans le moment de l'accomplissement de leur mission », rapports communiqués au sujet de l'opération Retail. Pourquoi des rapports semblables n'ont-ils pas été fournis sur l'opération du 22 octobre ? Ces rapports manquent dans les annexes britanniques, comme manquent également les documents émanant des autorités supérieures ou transmis à ces autorités au sujet de l'opération du 22 octobre et de l'opération Retail elle-même.

94. — En conclusion, les documents suivants auraient dû être soumis par le Gouvernement britannique à l'examen du Gouvernement albanais et à l'appréciation de la Cour :

a) Tous comptes rendus de déminage ou d'exploration, relatifs aux opérations de déminage ou d'exploration d'octobre 1944, de janvier et de février 1945, entreprises par la Marine britannique dans le Déroit nord de Corfou ; tous ordres de mission, livres et journaux de bord et de navigation, relevés d'itinéraires, rapports et comptes rendus d'exécution des commandants des navires ayant participé à ces opérations.

b) Tous documents relatifs à l'établissement des cartes et brochures Medri et à leurs éditions successives concernant les routes 18/32 et 18/34 (ex-18/54).

c) Tous ordres de mission, livres et journaux de bord et de navigation, relevés d'itinéraires, rapports et comptes rendus d'exécution des commandants des contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage*, relatifs aux journées des 20, 21, 22, 23, et 24 octobre 1946.

d) Mêmes documents concernant les croiseurs *Mauritius* et *Leander*, relatifs à la même période.

e) Ordres de mission reçus par le commandant de l'escadre comprenant ces quatre navires, rapports et comptes rendus d'exécution transmis par celui-ci au commandant en chef de la Flotte britannique en Méditerranée et par ce dernier à l'Amirauté.

f) Rapports, livres de bord et de navigation et relevés d'itinéraires des navires ayant participé au sauvetage des deux contre-torpilleurs.

g) Original de la carte allemande produite en copie.

h) Tous ordres de mission transmis par l'Amirauté au commandant en chef de la Flotte britannique en Méditerranée et par celui-ci à l'amiral Kinahan, commandant la première escadre de croiseurs, au sujet de l'opération Retail, et tous rapports et comptes rendus d'exécution transmis par ces officiers généraux à l'autorité supérieure.

i) Tous ordres de mission reçus par les commandants de toutes les unités navales et aériennes ayant participé à l'opération Retail, tous livres et journaux de bord et de navigation, relevés d'itinéraires, rapports et comptes rendus d'exécution des commandants de toutes ces unités.

95. — Le Gouvernement albanais croit avoir démontré que ni par documents, ni par témoignages, ni par présomptions, le Gouvernement britannique n'a fait la preuve qui lui incombait.

Cette preuve aurait dû porter plus spécialement sur les points suivants :

1) Un chenal déminé se trouvait-il établi, après la fin des hostilités, dans le Détroit nord de Corfou ?

2) Ce chenal suivait-il le tracé reproduit par les cartes britanniques, annexes 7 et 9 ?

3) Le *Saumarez* a-t-il heurté une mine le 22 octobre 1946 ?

4) Où se trouvait le *Saumarez* au moment de l'explosion ?

5) Le *Volage* a-t-il heurté une mine le 22 octobre 1946 ?

6) Où se trouvait le *Volage* au moment de l'explosion ?

7) Par quels navires, où et comment le *Saumarez* et le *Volage* ont-ils été pris en remorque pour être ramenés à Corfou ?

8) Quelles sont les caractéristiques des mines découvertes le 13 novembre dans le chenal ?

9) Ces mines pouvaient-elles provenir d'un ancien champ posé pendant la guerre ?

10) Ces mines ont-elles pu être posées postérieurement au 22 octobre 1946 ?

11) Existe-t-il une probabilité que le croiseur *Mauritius* ait pu traverser ce champ de mines, le 22 octobre 1946, sans subir de dommages ?

12) Quelle est la nature et la puissance de la mine ayant endommagé le *Saumarez* ?

13) Quelle est la nature et la puissance de la mine ayant endommagé le *Volage* ?

14) La pose de 22 mines mouillées à une distance de plus de 525 à 3.500 yards d'une côte en partie inhabitée doit-elle nécessairement être entendue par la population ou par des gardes-côtes dépourvus de tous moyens de surveillance ?

La plupart de ces questions sont restées sans réponse. Quelques-unes comportent dès à présent des réponses contraires à la thèse britannique. Aucune, à l'exception de la question numéro 3, ne comporte de réponse conforme à cette thèse.

Il suffit de les énoncer pour constater l'absence de tout lien logique ou juridique entre les explosions du *Saumarez* et du *Volage* et la responsabilité imputée au Gouvernement albanais.

96. — En conséquence, le Gouvernement britannique doit être purement et simplement débouté de sa demande.

Le Gouvernement albanais n'a pas à examiner la demande d'indemnité présentée par le Gouvernement britannique. Il se réserve, le cas échéant, de discuter ce point qui devrait de toute évidence faire l'objet d'une expertise.

L'accusation portée contre la Yougoslavie.

97. — Enfin, il convient d'appeler l'attention de la Cour sur l'accusation portée, en dernière heure, par le Gouvernement britannique contre le Gouvernement yougoslave.

Au paragraphe 37 de la Réplique britannique, on lit, en effet, que deux vaisseaux de guerre yougoslaves, le *Mljet* et le *Meljine*, portant des mines de contact du type allemand Y, ont fait route au sud, vers le 18 octobre 1946, en partant du port de Sibenik et se rendant vers le Détroit de Corfou. Le Gouvernement du Royaume-Uni soutiendra et demandera à pouvoir fournir des témoignages pour prouver que lesdits navires, *Mljet* et *Meljine*, au su du Gouvernement albanais et avec sa connivence, ont posé des mines dans le Détroit de Corfou « juste avant le 22 octobre 1946 ».

98. — Cette déclaration du Gouvernement britannique constitue un fait nouveau d'une extrême importance. On peut dire qu'elle place toute l'affaire sur un terrain nouveau.

En premier lieu, elle constitue l'aveu, par le Gouvernement britannique lui-même, qu'il n'a pas fait jusqu'à ce jour la preuve qui lui incombait. Il annonce qu'il demandera à faire cette preuve.

Son offre de preuve est énoncée du reste sous une forme singulière. Elle est présentée près de deux ans après le début de l'affaire et les débats du Conseil de Sécurité, dans le dernier mémoire écrit soumis à la Cour, à la veille de l'ouverture des débats oraux. Elle n'est accompagnée d'aucun commencement de preuve par écrit, alors que sur d'autres points le Gouvernement britannique avait produit, conformément à l'usage, des documents et des attestations des témoins cités par lui. Le Gouvernement britannique ne fournit pas d'explications sur la tardiveté de son offre de preuve, glissée incidemment dans sa Réplique. Bien mieux, il s'abstient d'articuler formellement cette offre dans le dispositif de sa Réplique. Ce procédé souligne la faiblesse de l'argumentation du Gouvernement britannique et illustre la méthode de discussion suivie par lui.

100. — Une seconde observation, plus importante encore, s'impose. Le Gouvernement britannique lance son accusation, non contre l'État avec lequel il se trouve en procès, mais contre un État tiers, qui n'a pas été mis en cause, ni devant le Conseil de Sécurité, où sir Alexander Cadogan déclarait ne vouloir porter d'accusation

contre aucun autre gouvernement (annexe britannique 23, S-300, p. 331), ni devant la Cour, et qui n'a pas été mis en mesure de se défendre et de riposter.

101. — La question soulevée vise la Yougoslavie et intéresse les rapports entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Gouvernement de la République fédérative populaire de Yougoslavie. Quant au Gouvernement albanais, il ne peut que démentir formellement avoir eu connaissance des faits allégués et repousser avec indignation l'accusation de complicité portée contre lui.

102. — Du point de vue juridique, il est évidemment impossible d'apprécier la prétendue complicité indépendamment du fait principal. Le Gouvernement britannique désigne l'auteur de ce fait et les circonstances dans lesquelles il aurait été commis. Il va jusqu'à fournir des précisions de date et de lieu. Cependant, il n'engage pas de poursuites contre « l'auteur principal » et ne lui réclame pas d'indemnité. Comment la Cour pourrait-elle statuer sur les faits de prétendue complicité et sur la demande de réparations introduite contre « le complice », sans avoir rendu une décision contre « l'auteur principal » accusé arbitrairement et sans preuves par le Gouvernement britannique ?

103. — La déclaration contenue dans le paragraphe 37 de la Réplique justifie ainsi, à elle seule, la mise hors de cause du Gouvernement albanais sur le premier point du compromis.

Le Gouvernement britannique reconnaît aujourd'hui que le Gouvernement albanais n'a pas mouillé de mines dans le Déroit de Corfou. Il ne saurait poursuivre le Gouvernement albanais pour avoir eu connaissance de ce mouillage de mines, et lui demander réparation, sans avoir établi d'abord l'existence du fait lui-même à l'encontre de son auteur prétendu, et démontré la responsabilité alléguée de celui-ci.

TROISIÈME PARTIE

QUESTION N° 2 DU COMPROMIS

LE ROYAUME-UNI A-T-IL VIOLÉ, SELON LE DROIT INTERNATIONAL, LA SOUVERAINETÉ DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE D'ALBANIE PAR LES ACTIONS DE LA MARINE DE GUERRE BRITANNIQUE DANS LES EAUX ALBANAISES, LE 22 OCTOBRE 1946 ET LES 12 ET 13 NOVEMBRE 1946, ET Y A-T-IL LIEU A DONNER SATISFACTION ?

104. — Le Gouvernement albanais est ici demandeur. Il lui appartient de faire la preuve de la règle de droit qu'il invoque et des faits qu'il reproche au Gouvernement britannique. Il entend faire cette preuve de façon complète, non par de simples présomptions, mais par des témoignages et documents indiscutables, empruntés, pour la plupart, aux communications britanniques.

I

LES RÈGLES DE DROIT APPLICABLES

105. — La première question est de savoir quelles sont les règles de droit applicables à l'espèce soumise à la Cour. Cette question a été très complètement examinée par les parties, au cours des Mémoires précédemment échangés. On se bornera donc à un exposé fort simple, et qui ne saurait prêter à de sérieuses controverses.

Il s'agit de déterminer les droits respectifs de l'Albanie et des autres États dans les eaux territoriales albanaises du canal nord de Corfou.

Régime juridique des détroits.

106. — La question des détroits n'est pas une question simple. Il n'existe pas de règles applicables, de manière uniforme, à tous les détroits. Cette diversité résulte de la nature des choses. Tous les détroits ne sont pas comparables ; en réalité, tous sont différents. Pour déterminer leur régime, on doit tenir compte des circonstances de temps et de lieu. Les deux éléments à prendre en considération sont : l'importance du détroit pour la navigation internationale, et son intérêt stratégique pour les Puissances riveraines.

On peut résumer la pensée des auteurs de droit international en disant que le régime juridique d'un détroit est toujours un compromis entre le droit à la sécurité de l'État riverain, et le droit à la libre navigation des autres États. (Voir les textes cités dans le Contre-Mémoire, par. 131, 132 et 133.)

107. — Les caractéristiques du Détroit de Corfou ont été signalées dans la première partie de cette Duplique. En bref, elles sont les suivantes :

1) Très faible importance pour la navigation internationale : le détroit de Corfou n'est pas une « grande route » (*highway*), mais une voie latérale et secondaire (*byroad*) ; cette voie secondaire est pratiquement réservée à la navigation locale et au cabotage, elle ne sert pas au *passage* proprement dit ;

2) Très grande importance stratégique pour les riverains : le Détroit de Corfou est une frontière ; à travers cette frontière, des incursions peuvent avoir lieu et ces incursions mettent en danger la sécurité des États riverains ;

3) L'importance du Détroit de Corfou, en tant que frontière, est particulièrement grande dans les circonstances présentes, qui sont des « circonstances exceptionnelles » ; la Grèce est en état de guerre civile ; les relations entre le Gouvernement d'Athènes et le Gouvernement albanais sont mauvaises ; le Gouvernement d'Athènes se considère comme « en état de guerre » avec l'Albanie ; ces « circonstances exceptionnelles » ont conduit les États riverains

du détroit à prendre des mesures de vigilance et de protection qui — du côté de l'Albanie — sont évidemment justifiées.

La Cour doit prendre en considération ces caractéristiques pour apprécier la situation juridique *actuelle* du canal nord de Corfou et la façon dont les règles du droit coutumier s'y appliquent.

108. — Une autre considération s'impose. Pour régler la navigation, en temps de paix ou en temps de guerre, dans les détroits, on a toujours fait une distinction entre les droits des navires marchands et ceux des navires de guerre. Il est normal que les droits des navires marchands soient plus étendus. Il est également normal que les droits des navires de guerre puissent être réduits de façon particulière, si des « circonstances particulières » l'exigent. Ces « circonstances particulières » seront, par exemple, un état de tension internationale, une menace sérieuse de guerre ou de troubles, des provocations, des violations de souveraineté, etc. Il appartient, évidemment, à l'État riverain d'apprécier dans quelle mesure les « circonstances particulières » existent ; c'est là une question qu'on ne saurait soustraire, sans danger, à sa compétence.

109. — Les Parties ont examiné, dans le Contre-Mémoire et la Réplique, quelle valeur il convenait d'attribuer au projet de convention établi en 1930 par la Conférence pour la codification du droit international à La Haye, aux rapports et aux « observations » accompagnant ce projet, aux travaux des commissions et sous-commissions, etc. Tout a été dit sur ce sujet, et la Cour appréciera dans quelle mesure les travaux et les conclusions de la Conférence expriment plutôt l'état du droit coutumier ou le point de vue *de lege ferenda*. Ce qu'il importe de noter, c'est en premier lieu l'affirmation par la Conférence que la « mer territoriale » fait partie du territoire de l'État (article premier du projet de convention). La Conférence n'a pas fait, à cet égard, de distinction entre les détroits et les autres parties de la mer territoriale. (Voir sur ce point A. Raestad, *Le problème des eaux territoriales à la Conférence pour la codification du Droit International*, p. 18.) Ce qu'il importe plus encore de noter, c'est la distinction faite par tous les participants à la Conférence, et consacrée par le projet de convention, entre les droits du navire marchand et ceux du navire de guerre.

Les navires marchands ont le droit de passer dans les eaux territoriales, et l'État riverain ne peut entraver leur « passage inoffensif » (article 4 du projet de convention). Il y a donc un véritable « droit de passage », à condition que le passage soit « innocent » et que le navire marchand se conforme aux prescriptions établies par l'État riverain, pour assurer la sécurité de la navigation, l'ordre public, etc. (article 5 du projet de convention). Le droit de passage étant un véritable droit, il est normal qu'on ne puisse faire de discrimination entre les navires étrangers ; l'article 6, *in fine*, établit nettement ce point.

Quand il s'agit des navires de guerre, la situation est différente. D'une part, l'État riverain a le droit de « régler les conditions » de leur passage. D'autre part, le passage ne sera licite, « sans autorisation ou notification préalables », qu'en « règle générale » (voir article 12 du projet de convention). Des « circonstances exceptionnelles », dont il est seul juge, peuvent autoriser l'État riverain à exiger une autorisation préalable. Enfin, la comparaison des textes relatifs aux navires de guerre et aux navires marchands montre clairement que la « discrimination entre les navires étrangers de nationalités diverses » est licite, quand il s'agit de navires de guerre. Rien de plus naturel, en effet, que de ne pas accorder indistinctement aux navires de toutes les Puissances étrangères, en cas de tension internationale, ou de menace de guerre ou de trouble, les mêmes facilités et les mêmes privilèges. C'est en parlant de ces constatations qu'on peut considérer le passage du navire de guerre dans les eaux territoriales, non pas comme un véritable droit, mais comme une « tolérance » (voir G. Gidel : *Le Droit international public de la mer*, t. III, p. 284).

110. — Ces principes généraux sont applicables à toutes les parties de la mer territoriale et, par conséquent, aux détroits, dans la mesure où ceux-ci font partie de la mer territoriale. Mais, en vertu du caractère particulier de certains détroits, on estime que les intérêts de cette navigation internationale doivent être pris en considération. Lorsqu'un détroit forme une partie d'une « grande route de trafic international », on considère que les navires de guerre peuvent le traverser. Le critère est donc ici de savoir si un détroit dépend ou non d'une « grande route internationale ». Tous les auteurs sont d'accord sur ce point, et l'opinion générale peut être exprimée par cette simple phrase d'Oppenheim : « Foreign men-of-war must be admitted to such straits as form part of the highways for international traffic. » (Oppenheim : *International Law*, vol. I, § 195, 3^{me} édit. p. 349.) Commentant, en quelque sorte, sa propre définition des droits du navire de guerre, le même auteur s'exprime de la façon suivante : « A State is, in strict law, always competent to exclude men-of-war from all or certain of its ports and from those territorial waters which do not serve as highways for international traffic. » (*Loc. cit.*, § 449, p. 614.)

111. — Au surplus, qu'il s'agisse du « droit de passage » du navire marchand ou de la « tolérance accordée » en règle générale et sauf « circonstances exceptionnelles » aux navires de guerre, le passage doit toujours être « innocent » ou « inoffensif ». C'est là une règle absolue et indiscutable, que l'article 3 du projet de convention de La Haye rappelle en termes précis.

Le navire qui passe à travers des eaux territoriales étrangères se trouve sur le territoire de l'État riverain. Il n'a que le droit de passer. « Le passage comprend éventuellement le droit de stoppage et le mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt et le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation

ou s'imposent au navire en détresse », dit l'article 3 du projet. A plus forte raison, le navire de passage ne saurait-il se livrer à la pêche ou à la chasse, faire des sondages, observer ou relever les défenses côtières, etc. A plus forte raison encore, ne saurait-il accomplir des « opérations » quelles qu'elles soient, et surtout des opérations militaires. Les règles générales du « passage innocent » s'appliquent avec une force particulière aux navires de guerre. Le « droit de passage » n'est que le droit d'aller d'un point à un autre ; profiter de ce droit pour faire autre chose, exercer le droit de passage pour une manifestation de puissance ou de force, c'est évidemment en abuser, c'est sortir du domaine du droit pour entrer dans celui de la force illégale ; c'est donc s'exposer à ce que l'État dans les eaux duquel on se trouve exige le départ du navire ; l'article 13 du projet de La Haye le dit nettement.

En d'autres termes, dans les eaux étrangères, le navire de guerre étranger bénéficie d'une tolérance ; il ne doit pas se conduire comme en pays conquis.

II

PRÉTENTIONS JURIDIQUES DES PARTIES

112. — Examinons les prétentions juridiques des Parties en cause, à propos du droit de passage à travers le Déroit de Corfou.

La thèse britannique est absolue et, par là, contraire aux règles fort souples qui viennent d'être rappelées. Telle qu'elle a été exposée, dans la correspondance diplomatique qui se trouve aux annexes britanniques, cette thèse peut se résumer de la façon suivante : le canal nord de Corfou est un déroit ; le passage innocent à travers les déroits est un droit reconnu par le droit international. (Annexe 6, télégramme du 14 mai 1946 ; note verbale du 21 mai 1946, § 2 ; note du 2 août 1946, § 2.)

La thèse albanaise est plus nuancée. Le Gouvernement albanaise n'a pas l'intention de s'opposer à la navigation dans le déroit, et conforme son attitude aux règles du droit des gens. Mais, étant donné la nature du déroit et les actions hostiles entreprises contre l'Albanie par le Gouvernement d'Athènes, il se croit fondé à subordonner le passage des navires de guerre à un « permis » délivré par les autorités albanaises. (Voir dans annexe britannique n° 6, pp. 70-71, la note albanaise du 19 juin 1946 et, p. 67, la note verbale du 21 mai 1946.)

Que valent ces deux thèses, examinées à la lumière des principes de droit rappelés ci-dessus ?

113. — La thèse britannique ne tient pas compte des réalités ; par là elle s'éloigne des prescriptions très sages du droit international et de la pratique internationale.

En premier lieu, le canal nord de Corfou, s'il est un « déroit » au sens géographique du terme, ne fait pas « partie d'une grande

route internationale ». Aucun navire de commerce ne l'a jamais emprunté, si ce n'est pour se rendre dans les ports qui bordent ce canal, à Saranda ou à Corfou.

Les navires marchands se rendant de l'Adriatique dans la mer Égée ne l'empruntent pas. Il n'est traversé que par les navires marchands qui font escale dans les ports côtiers de Corfou et de Saranda. Il n'est donc pas un « passage international ». Son régime ne saurait être celui des « grandes routes de trafic international », pour la simple raison qu'il ne constitue pas l'une de ces routes. Les cartes et les brochures Medri, établies par l'Amirauté britannique elle-même pour le compte du Service international de renseignements et de signalisation, désignent la route 18/32 et 18/34 (ex-18/54), non comme une route de navigation, même d'intérêt local (comme par exemple les routes 18/3 « Doro-Samos » ou 18/10 « Lemnos-Mythilène »), mais seulement comme une route d'accès au port de Corfou (*Corfu approaches*). (Voir annexe britannique 5, Mémoire, p. 60.)

Les exemples classiques de « détroits, grandes routes internationales », donnés par les auteurs du droit des gens, sont le détroit de Magellan (Oppenheim, *loc. cit.*, p. 349, note 1) ou le détroit de Gibraltar (Raestad, *op. cit.*, p. 19). On conviendra qu'entre ces voies à grand trafic et le canal de Corfou la différence est grande ; ce qui convient au commerce international ne convient pas au cabotage. D'où il s'ensuit qu'en « droit strict », pour reprendre l'expression d'Oppenheim, le passage des navires de guerre étrangers, à travers les eaux territoriales albanaises du canal de Corfou, n'est pas un droit, mais une question de bon vouloir, de courtoisie et de tolérance.

114. — En second lieu, la thèse britannique ne tient pas compte des « circonstances exceptionnelles ». Le droit des gens manquerait de réalisme s'il négligeait l'incidence de telles circonstances sur les situations juridiques. Aussi les a-t-il toujours prises en considération. On servirait fort mal la cause du progrès international, si l'on entendait éliminer du droit des gens positif les nécessaires soupapes de sûreté. Si l'on veut qu'« en règle générale » (pour employer l'expression du projet de convention de La Haye), les États riverains laissent passer les navires de guerre étrangers, il faut que, dans les périodes « exceptionnelles », ils puissent prendre les mesures convenables à leur sécurité et apporter à la « règle générale » des exceptions justifiées par les circonstances.

On ne saurait contester à l'Albanie le droit d'invoquer les « circonstances exceptionnelles » pour justifier certaines entraves à la circulation des navires de guerre dans ses eaux territoriales. D'une part, le « chenal » de Corfou a été établi sans que l'Albanie ait été consultée ; il passe, en certains points, tout près d'une côte que l'Albanie a le droit d'organiser et d'équiper pour les besoins de sa défense ; le chenal n'est pas situé à égale distance de Corfou et de la côte albanaise, bien qu'il constitue la voie d'accès du

port grec de Corfou (*Corfu approaches*), mais établi de façon telle que la côte grecque soit constamment plus protégée aux regards indiscrets que la côte albanaise. D'autre part, la guerre civile existe en Grèce, et le Gouvernement d'Athènes reçoit officiellement l'aide de certains États étrangers ; ce Gouvernement est en fort mauvais termes avec le Gouvernement albanais et se proclame « techniquement parlant en état de guerre » avec l'Albanie ; des navires grecs, à diverses reprises, ont pénétré dans les eaux intérieures albanaïses, tiré des coups de feu et provoqué des incidents. Ou bien les mots n'ont pas de sens, ou ce sont là des « circonstances exceptionnelles » autorisant le Gouvernement albanais à prendre certaines mesures de protection ; et ces mesures de protection peuvent comporter la limitation des facilités de passage accordées aux navires de guerre étrangers.

En niant, soit l'existence de « circonstances exceptionnelles », soit le droit de l'Albanie d'apprécier la gravité de ces circonstances, soit leur incidence sur le droit de passage, le Gouvernement britannique ne se conforme pas au droit des gens.

115. — Le Gouvernement britannique prétend, il est vrai, que le Gouvernement albanais n'a pas invoqué ces « circonstances exceptionnelles » pour justifier les restrictions qu'il apportait à la circulation des navires de guerre. Le Contre-Mémoire s'est suffisamment expliqué sur ce point. En tout cas, à partir du 21 mai 1946, date de la note verbale remise au Gouvernement britannique, la situation a été fort claire. Le Gouvernement britannique a su, non seulement que ses navires de guerre ne seraient pas admis sans autorisation préalable dans les eaux albanaïses, mais encore que cette défense était faite à raison des « incidents » causés par des navires de guerre grecs et par leurs incursions hostiles, c'est-à-dire par le développement de la situation internationale. Il serait étrange que le Gouvernement britannique trouvât que la situation décrite par la note du 21 mai n'était pas « exceptionnelle ».

116. — Le Gouvernement britannique ajoute que le Gouvernement albanais n'a point publié de véritable « règlement », basé sur les « circonstances exceptionnelles ». Mais le droit des gens n'a jamais prévu, ni que de semblables règlements devaient être édictés, ni surtout dans quelle forme ils devraient l'être. A la rigueur, des États étrangers, n'ayant pas été avertis par le Gouvernement albanais de la réglementation imposée à leurs navires de guerre, pourraient reprocher au Gouvernement albanais de ne pas les avoir prévenus ; ces États pourraient être excusables d'avoir franchi le détroit sans autorisation. Mais le Gouvernement britannique ne saurait plaider l'ignorance. Les seuls faits soumis à la Cour se sont passés en octobre et novembre 1946 ; or, le 21 mai 1946, à la suite de l'incident du 15 mai, le Gouvernement albanais fit connaître sa façon de voir de la manière la plus catégorique.

Cette façon de voir était conforme au droit des gens. Elle était adaptée aux « circonstances exceptionnelles » et à la nature des

lieux. En interdisant « la navigation hostile » dans ses eaux territoriales, en demandant aux navires de guerre une autorisation préalable pour franchir le détroit, le Gouvernement albanais n'a rien fait qu'il n'ait eu le droit de faire.

117. — Il reste à examiner un dernier argument de la thèse britannique.

On prétend que le Gouvernement albanais voulait interdire toute navigation, même de caractère pacifique, à travers le détroit.

On remarquera, en premier lieu, que, même si une telle interdiction avait été faite, elle ne justifierait en rien la thèse du Gouvernement britannique.

A la supposer en vigueur, une telle déclaration aurait pu provoquer des réclamations de la part des navires marchands dont elle aurait gêné les mouvements ; mais elle n'en aurait pas moins conservé sa valeur à l'égard des navires de guerre, dont on pouvait certainement subordonner le passage au permis des autorités albanaises. Or, la Cour n'est pas saisie du cas de navires marchands qui auraient été empêchés de franchir le Détroit de Corfou, pour la simple raison que la navigation marchande n'a jamais été entravée. La Cour est saisie du problème posé par les opérations des navires de guerre britanniques dans les eaux albanaises. L'argumentation introduisant dans le débat des éléments qui n'y ont point leur place s'efforce simplement de confondre les idées.

La volonté de l'Albanie de respecter le droit international, de réglementer, sans l'interdire, le passage des vaisseaux étrangers à travers ses eaux territoriales, n'est pas contestable. Cette volonté s'affirme dans la correspondance diplomatique, en particulier dans les notes du 21 mai 1946 et surtout du 19 juin 1946. Elle s'affirme également dans la pratique quotidienne : jamais un navire de commerce ne s'est vu défendre l'accès des eaux ou des ports albanais.

III

PASSAGES INNOCENTS OU OPÉRATIONS MILITAIRES

Position du problème.

118. — L'exposé sommaire des thèses juridiques britannique et albanaise était nécessaire pour préciser la position des Parties au regard du Détroit de Corfou. Mais cet exposé n'offre qu'un caractère subsidiaire. La prétention du Gouvernement albanais est que, le 22 octobre et les 12 et 13 novembre 1946, les navires de guerre britanniques ne se sont pas bornés à des « passages innocents » à travers les eaux albanaises.

Même si la prétention britannique au droit de libre circulation des navires de guerre à travers le Détroit de Corfou était admissible, il n'en demeurerait pas moins que ces navires ne pouvaient avoir qu'un droit de « passage innocent ». Ici la thèse du Gouvernement albanais n'est pas contestée par ses adversaires (voir Réplique, par. 93).

La question principale que la Cour doit résoudre est donc de savoir si les actions de la flotte britannique, aux dates ci-dessus indiquées, constituaient ou non de simples « passages innocents ». C'est à l'examen de cette question qu'il faut procéder.

119. — On a défini ci-dessus ce que le droit international entend par « passage innocent » à travers les eaux territoriales. C'est le simple passage, c'est-à-dire le fait de se rendre d'un point à un autre, en traversant les eaux territoriales d'un État étranger, sans avoir d'autre préoccupation et sans entreprendre d'autres opérations. L'arrêt et le mouillage eux-mêmes ne sont compris dans le passage innocent que s'ils constituent des « incidents ordinaires de navigation » ou s'ils « s'imposent au navire en détresse ». De plus (articles 12 et 13 du projet de convention de La Haye), les navires de guerre doivent se conformer strictement aux consignes qui leur seraient données par les autorités locales et à toutes les règles de la courtoise internationale.

Examinons, tour à tour, les actions de la flotte britannique le 22 octobre et les 12 et 13 novembre.

Le passage du 22 octobre 1946.

120. — Ce passage ne répondait pas aux conditions juridiques du « passage innocent ». Les différentes fautes commises par les autorités britanniques ont été exposées dans le Contre-Mémoire, et l'on se bornera à rappeler les principales.

121. — PREMIÈREMENT, le passage des quatre navires de guerre n'avait même pas été signalé aux autorités albanaises. Étant donné la position prise officiellement par le Gouvernement albanais, dans les notes du 21 mai et du 19 juin 1946, c'était un manque de courtoisie évident et une violation des usages internationaux. On ne saurait assimiler le passage d'une escadre importante — deux croiseurs et deux contre-torpilleurs — au simple mouvement d'un navire de guerre en route d'un port à un autre.

Devant le Conseil de Sécurité, le délégué britannique a déclaré qu'à la suite de l'incident du 15 mai, et pour éviter tout nouvel incident, des ordres avaient été donnés à l'*Orion* et au *Superb* de ne plus passer par le canal nord de Corfou. On comprend mal que ces ordres n'aient pas été donnés à toute la flotte britannique. Le Gouvernement britannique ne pouvait croire que l'interdiction de franchir le détroit sans autorisation s'appliquait seulement aux croiseurs *Orion* et *Superb*. Ceux-ci ne se trouvaient, ni en droit ni en fait, dans une situation particulière. Si le Gouvernement britannique avait souhaité vraiment éviter toute difficulté, c'est à tous ses navires de guerre qu'il aurait ordonné de se munir d'une autorisation, avant de pénétrer dans les eaux albanaises.

122. — Le Gouvernement britannique a fait déclarer, au Conseil de Sécurité, et dans les mémoires soumis à la Cour, que le programme

des croisières de la flotte britannique n'est pas secret en temps de paix. Même si le programme de la croisière du 22 octobre avait été publié, par exemple dans les journaux britanniques, cette publication ne vaudrait ni demande d'autorisation ni simple notification. Le Gouvernement albanais ignore, d'ailleurs, où et quand le programme de la croisière du 22 octobre a été publié, et il serait heureux qu'on veuille bien, à ce propos, donner des informations à la Cour. Il ajoute que, jusqu'à plus ample informé, il ne croit pas que la lecture des journaux britanniques soit une obligation internationale pour les autres États.

123. — DEUXIÈMEMENT, les quatre navires de guerre constituant l'escadre du 22 octobre ont adopté une formation de bataille pour traverser les eaux albanaises.

Le Gouvernement britannique prétend que les navires se sont bornés à suivre le milieu du chenal et qu'ils se trouvaient en file. Sur la foi des observations faites par les autorités locales, le Gouvernement albanais déclare que les navires ont manœuvré dans ses eaux territoriales. « Jusqu'au nord du cap Long, les quatre navires naviguaient en formation de losange... Du monastère de Saint-Georges, les gardes ont constaté une autre formation en position parallèle. » (Rapport du commandant du port de Saranda, annexe albanaise n° 7.) Plus tard, deux navires ont « croisé en face de Kakome et de Borshi » ; dans ce secteur, ils stationnaient « jusque tard dans la nuit ». On remarquera que ces mouvements divers ne se sont pas produits sur les lieux ou aux environs immédiats de l'accident survenu au *Saumarez*.

124. — Enfin, depuis la côte, on pouvait reconnaître nettement, sur les navires, des soldats en uniformes kaki. Le Gouvernement britannique le reconnaît, mais attribue à ces soldats la qualité de marins. Cette affirmation étant incontrôlable, il reste que le rapport du commandant du port de Saranda se trouve vérifié sur ce point également, que des hommes en kaki étaient bien sur les navires.

125. — L'affirmation du Gouvernement albanais que les canons des navires se trouvaient braqués en direction de la côte n'est infirmée par aucun document britannique. Le Gouvernement britannique reconnaît qu'il a confondu la photo (annexe 8) qui devait prouver que les canons du *Saumarez* étaient restés dans l'axe du navire. Cette photo n'a pas été prise 30 secondes après l'explosion, mais « quelque temps » après (Réplique, par. 42 et 48), alors que le *Saumarez* est entouré de deux navires, outre celui d'où la photo est prise.

Par contre, la Cour retiendra les déclarations faites par l'amiral Willis, dans son télégramme à l'Amirauté du 26 octobre 1946 (annexe britannique 31). L'amiral Willis reconnaît que les équipages étaient « aux postes de combat », afin de pouvoir « riposter rapidement si l'on ouvrait le feu sur eux ». Il ajoute que les batteries côtières ne se livraient à aucune action hostile.

126. — Ici encore, il y a lieu de remarquer que le Gouvernement britannique n'a pas produit les livres de bord des quatre navires, ni les ordres de mission, ni les comptes rendus de mission.

Il s'est borné à communiquer le tracé de la route suivie par un seul des quatre navires, le *Leander* (annexe britannique n° 7). Ce tracé n'infirme en rien le rapport digne de foi du capitaine du port de Saranda.

Dans la formation en losange prise d'abord par l'escadre, les deux croiseurs se trouvaient l'un en tête et l'autre en queue. Dans la formation en parallèle, ils étaient chacun à gauche des contre-torpilleurs. Quant à la formation en ligne de file adoptée après le passage de la pointe Denta par les deux navires de tête, le *Mauritius* et le *Saumarez*, qui ont pénétré dans les eaux intérieures de la baie de Saranda, elle n'a pu affecter la route du *Leander*. Au moment de l'explosion du *Saumarez*, à 14 h. 53, ce croiseur se trouvait encore au sud de la pointe Denta (voir la carte britannique n° 7).

Le *Leander* est le seul des quatre navires dont la route ne permette par de constater que l'escadre avançait en formation de combat.

On comprend que le Gouvernement britannique n'ait communiqué que le tracé de la route suivie par ce navire, qui est constamment resté à l'intérieur du prétendu chenal. Les tracés des routes suivies par les trois autres navires, s'ils correspondent à la réalité, doivent montrer, d'une part, que l'escadre a navigué en formation de combat, d'autre part, que le *Mauritius* et le *Saumarez* sont entrés dans les eaux intérieures de la baie de Saranda.

127. — Faire manœuvrer — voire même simplement passer — une escadre importante avec les équipages aux postes de combat ne saurait être un acte de « passage innocent ». Quel que soit le prétexte invoqué, la Cour internationale de Justice ne pourrait, par sa décision, sanctionner de telles pratiques.

128. — TROISIÈMEMENT, l'escadre ne s'est point conformée aux règles de la courtoisie internationale. Une vedette sur laquelle avait pris place l'officier du port s'approcha des navires, après l'explosion, « pour leur demander ce qu'ils faisaient dans cet endroit et s'ils avaient besoin d'aide, mais l'équipage britannique ne daigna pas faire attention » aux autorités albanaises. Cette morgue et ce sans-gêne sont incompatibles avec les obligations inhérentes au passage innocent. Eux non plus ne sauraient être approuvés par la Cour.

129. — QUATRIÈMEMENT, enfin, les navires ne se sont pas bornés à « passer » et à « manœuvrer ». Ils ont observé le système des défenses albanaises tout le long de la côte, et notamment dans la baie de Saranda, et les ont soigneusement relevés.

Un tel fait est particulièrement grave. Il est contraire au droit international (voir G. Gidel, *op. cit.*, pp. 286 et suiv.). Or, le fait est démontré par les communications et déclarations britanniques. Le Gouvernement britannique a communiqué au Conseil de Sécurité une carte sur laquelle sont reproduites, de façon détaillée, tou-

tes les défenses albanaises (positions de batteries, postes de mitrailleuses, blockhaus, postes d'infanterie, canons antiaériens, voies de communications, etc.).

Le représentant britannique au Conseil de Sécurité a déclaré que ces défenses avaient été relevées par les équipages du *Saumarrez* et du *Volage*, après les accidents. Les positions de défense de la côte de Boutrinto étant également reproduites sur la carte en question, il est certain que les équipages des contre-torpilleurs se sont livrés à tout ou partie de leur travail avant leur arrivée dans la baie de Saranda (voir Contre-Mémoire, par. 117).

130. — Même si l'on s'en tient aux déclarations du délégué britannique, de tels actes ne peuvent être tolérés. On comprendrait, à la rigueur, que des marins désœuvrés, après l'explosion, aient pris certains croquis. Mais le relevé systématique et cohérent des défenses albanaises comportant des précisions sur leur nature, leur armement, la garnison qui les occupe, n'a pu être établi de toute évidence par les marins. Il est l'œuvre de techniciens chargés spécialement de cette mission d'espionnage.

Le Gouvernement britannique a approuvé ce travail, puisqu'il l'a utilisé pour enrichir sa documentation. Étant bénéficiaire de ces relevés, il en est aussi responsable. Il est impossible que la Cour admette que de telles pratiques soient conformes au droit de passage innocent.

131. — Ces différents actes doivent évidemment être sanctionnés. Les tenir pour naturels serait laisser se créer une jurisprudence extrêmement dangereuse pour la liberté et la sécurité des États. Ce serait obliger les États, pour se protéger, à renoncer à accorder, dans l'avenir, aux navires de guerre, l'autorisation de traverser les eaux territoriales. Ou bien ce serait les pousser à faire des discriminations entre États amis et États ennemis, entre États respectueux des traditions internationales et États capables de mettre à profit les tolérances qui leur sont accordées pour se livrer à l'espionnage. On comprend mal que la Grande-Bretagne ne voie pas quelles conséquences aurait, pour l'avenir des relations internationales, la thèse juridique à laquelle est accrochée sa défense.

Les opérations des 12 et 13 novembre 1946.

132. — De même, on ne saurait tenir pour licites les opérations entreprises les 12 et 13 novembre 1946 par la flotte britannique. Ici encore, pour ne pas répéter les arguments déjà exposés, on se bornera à classer et à rappeler certains faits, en renvoyant au Contre-Mémoire pour l'exposé complet des événements.

133. — PREMIÈREMENT, on observera que, de l'aveu même du Gouvernement britannique, on n'est pas en présence d'un « passage », qu'il soit ou non innocent, mais d'une véritable « opération », l'opération Retail, qui fut décidée le 30 octobre et exécutée les 12 et 13 novembre.

Cette opération fut confiée au contre-amiral H. R. G. Kinahan, commandant la première flotte des croiseurs de Sa Majesté. Les documents versés aux débats sont insuffisants pour la juger de façon complète, mais suffisants pour apprécier son caractère général.

L'objet officiel et, sans doute, principal de cette opération navale était le dragage du canal nord de Corfou. Aucun État n'a évidemment le droit de draguer les eaux territoriales d'un autre État sans le consentement de ce dernier. C'est pourtant ce qui fut ordonné, au nom du Gouvernement britannique, et exécuté par la Marine britannique.

134. — Observons, en premier lieu, que l'opération Retail fut exécutée, non seulement sans l'assentiment du Gouvernement albanais, mais contre sa volonté nettement exprimée.

Le 27 octobre 1946, le Gouvernement britannique fit connaître au Gouvernement albanais son intention de draguer le détroit. Le 31 octobre, le Gouvernement albanais répondait qu'il ne formulait pas d'objection de principe contre ce dragage, à condition qu'il ne s'agît point d'une décision unilatérale. Le 10 novembre, le Gouvernement britannique faisait savoir que le détroit serait dragué le 12 ; il donnait les deux précisions suivantes : « This sweep will be in accordance with the unanimous decision taken on november 1st by the Central Mines Clearance Board », et « No ship will be stationed in Albanian waters and the sweep will be conducted in the same way as the previous sweeps carried on by British ships in October 1944 and February 1945 ». Le 11 novembre, le Gouvernement albanais refusait d'accepter cette procédure unilatérale ; il proposait la création d'une « Commission mixte qui aurait pour mandat de soumettre une solution pratique aux deux Gouvernements ». Il insistait pour que la promesse fût tenue « de se limiter strictement au dragage du passage déterminé ».

Malgré l'opposition du Gouvernement albanais et sa proposition de former une « Commission mixte », l'opération fut entreprise.

135. — Il y a plus. On touche ici un point particulièrement grave. Non seulement l'opération Retail n'était pas conforme à la décision unanime du Comité de déminage, mais elle était en contradiction avec les décisions de l'organisation internationale.

Le 28 octobre, le Comité de déminage (Comité Medzon) avait décidé qu'il convenait « de demander au Comité central d'inviter le Gouvernement albanais à approuver le déminage des parties des routes Medri 18/32 et 18/34 qui passent à travers ses eaux territoriales ». (Annexe britannique n° 15, p. 60.) Les membres du Comité central, réunis le 31 octobre, se prononcèrent en ce sens. Ils se rallièrent tous à l'opinion exprimée par le représentant américain, le commandant Besson, relatée dans le procès-verbal dans les termes suivants : « that he was definitely in favour of the Albanians being asked to permit the Central Board to undertake the sweeping ». (Annexe britannique n° 15, par. 320.)

Le Comité central décida en conséquence, le 31 octobre, que le canal nord de Corfou serait « déminé à nouveau lorsque se présenterait une occasion favorable », et le capitaine Nichols, président du Comité central, précisa que l'expression « occasion favorable » signifiait notamment l'absence d'objection de la part de l'Albanie » (31^{me} réunion du Comité central, par. 326 et 328).

C'est donc malgré la décision de l'organisation internationale, et sous leur propre responsabilité, que les autorités britanniques pénétrèrent dans les eaux albanaises. On sait que, le 14 novembre 1946, le Comité central de déminage adopta, à l'unanimité, y compris son président britannique, la Résolution suivante :

« A propos de la nouvelle de la presse concernant le déminage effectué par les dragueurs britanniques dans les eaux territoriales albanaises du canal nord de Corfou, le Comité central constate que le dragage dont il s'agit n'a pas été effectué par son ordre ni sous ses auspices. »

Le Gouvernement albanais se demande si, lorsque le Gouvernement britannique a fait une allusion ironique à la dépêche d'Ems, au paragraphe 55 de sa Réplique, il avait en vue la fausse nouvelle donnée par lui au sujet de la décision du Comité central de déminage.

136. — Enfin, il est à peine besoin de réfuter l'argument à l'aide duquel la Grande-Bretagne prétend qu'il n'était pas besoin d'une autorisation spéciale pour procéder au dragage du canal nord de Corfou, parce que « le Détroit de Corfou se trouvait dans le sous-secteur attribué à la Grèce ; or, le Gouvernement grec avait donné son accord auxdites opérations ». (Réplique, par. 80 a.)

La réponse à cet argument a été donnée à la Sous-Commission du Conseil de Sécurité par le représentant de la Grèce, quand il a répondu, à une question du représentant de la Pologne : « Peut-être celui-ci ignore-t-il que les forces navales grecques sont sous les ordres du commandant en chef britannique en Méditerranée. Celui-ci a donné l'ordre aux dragueurs de mines britanniques d'effectuer l'opération le 13 novembre 1946. Peu de temps après le 22 octobre 1946, le commandant de la Marine britannique en Grèce a fait savoir, par l'intermédiaire de l'ambassade britannique à Athènes, que les autorités grecques n'étaient pas chargées du déminage du Détroit de Corfou.... » (Annexe britannique 23, S-300, p. 333.)

C'est donc bien le Gouvernement britannique et lui seul qui a ordonné et dirigé l'opération des 12 et 13 novembre. Sa responsabilité est entière. Personne, ni le Gouvernement albanais, ni l'Organisation internationale de déminage, ni le Gouvernement grec, ne l'avait chargé d'agir.

137. — DEUXIÈMEMENT, l'opération Retail fut conduite avec un déploiement de forces navales et aériennes que ne justifiait en aucune façon le déminage à effectuer. Un tel déploiement et les

manœuvres qu'il a comportées sont contraires aux règles du « passage innocent ».

Dans sa note du 10 novembre 1946, le Gouvernement britannique avait déclaré qu'il procéderait de la même façon que pour les opérations d'octobre 1944 et février 1945. Ces opérations, si elles ont eu lieu, ont consisté, soit en simples explorations, soit en déminages exécutés par des dragueurs travaillant seuls, sans protection navale ou aérienne. Au moment où il rédigeait et communiquait la note du 10 novembre, le Gouvernement britannique avait déjà fait exécuter le plan de l'opération Retail. Il résulte des rapports communiqués par ce Gouvernement que ce plan fut établi dès le 30 octobre, c'est-à-dire avant même la décision du Comité central de déminage. Le Gouvernement britannique savait donc qu'il n'agirait pas les 12 et 13 novembre comme il avait agi en 1944 et qu'il procéderait à des opérations d'allure et de caractère différents. Il n'hésita pourtant pas à donner au Gouvernement albanais un faux renseignement et de fausses assurances.

138. — Les grandes lignes de l'opération Retail ont été exposées dans le Contre-Mémoire, aux paragraphes 118 et suivants. On se bornera à appeler plus particulièrement l'attention de la Cour sur quelques éléments caractéristiques de cette opération.

Vingt-six navires britanniques furent engagés et utilisés par les Britanniques. De ces navires, douze seulement étaient des dragueurs et furent employés au déminage proprement dit. La plupart des autres étaient des navires de guerre : porte-avions, croiseurs, destroyers, sous-marins, etc., en ordre de combat et prêts à intervenir. L'opération fut surveillée et couverte par des avions partant du porte-avions *Ocean* à intervalles réguliers ; ces avions, survolant le littoral albanais et les eaux albanaïses, avaient tout loisir pour photographier les défenses du littoral, et l'on sait que la technique de l'exploration aérienne comporte des prises de vues photographiques. Le dispositif du combat avait été mis en place, puisque, d'après le compte rendu de l'amiral Kinahan, des « détachements F. O. B. » et des « détachements de liaison aérienne » se trouvaient à leur place, auprès du commandant en chef de l'opération (annexe britannique 17, p. 157, al. 2), ce qui veut dire que tout était prêt pour que les navires de guerre engagés dans l'opération puissent ouvrir le feu.

139. — Ce déploiement de forces, le long des côtes d'un petit pays sans marine de guerre, n'avait évidemment pas de rapport avec le déminage du chenal. Si la Cour avait le moindre doute à cet égard, des experts pourraient la renseigner utilement.

Plus encore, un tel déploiement de forces n'avait aucun rapport avec le « passage innocent ». Pour connaître toute l'étendue des atteintes portées à la souveraineté albanaïse, il conviendrait d'avoir les ordres de mission donnés à toutes les unités navales et aériennes engagées dans l'opération Retail et les comptes rendus des commandants d'unités. La Cour ne manquera pas d'ordonner la pro-

duction de ces pièces, dont l'étude est nécessaire pour fixer ce qui est et, plus encore, ce qui n'est pas du « passage innocent ». L'Albanie a le droit de savoir ce qu'ont fait dans ses eaux et au-dessus d'elles les navires et les avions qui manœuvraient pendant deux jours, sans son consentement, contre sa volonté et contre toutes les règles du droit des gens.

D'ores et déjà, les documents versés aux débats prouvent l'importance des manœuvres qui furent entreprises. Un petit exemple entre bien d'autres est donné par le rapport du commandant Whitford, en date du 20 novembre 1946. Ce rapport montre l'intérêt de l'opération pour l'étude du système de communication et de l'« équipement T. B. S. et 2.716 Kc. ». Le « passage innocent » ne comporte pas de manœuvres navales et d'exercices combinés entre vaisseaux de guerre et avions. De ce simple point de vue, le droit international a été violé.

140. — Mais il est bien évident que l'opération Retail ne fut pas simplement organisée pour faire manœuvrer « pacifiquement » des navires et des avions et pour éprouver la valeur d'un système nouveau de communication. En fait, l'opération Retail avait pour objet essentiel d'imposer par la force à l'Albanie la décision de l'Angleterre. Pour insuffisantes qu'elles soient, les pièces versées aux débats ne laissent aucun doute à ce sujet.

Ici encore, un seul exemple suffira : « J'ai signalé au B. Y. M. S. 2075 l'ordre de prendre des mesures pour prévenir toute intervention dans les opérations ... mais en spécifiant que l'on ne devait faire usage de la force que si cela était absolument essentiel », écrit le commandant Whitford (*loc. cit.*, p. 153).

Il résulte de là que la présence des navires de guerre britanniques et leur détermination « de prévenir toute intervention dans les opérations » eut pour effet de rendre impossible l'exercice normal de sa souveraineté au Gouvernement albanais. Si les autorités albanaïses avaient tenté de faire valoir leurs droits incontestables dans ce secteur, les 12 et 13 novembre, elles se seraient heurtées à la force navale britannique. Un tel état de choses est évidemment contraire à la théorie du « passage innocent ».

141. — La Réplique britannique a semblé s'étonner qu'on ait parlé dans le Contre-Mémoire albanais d'une « invasion du territoire albanais par la marine britannique ». Le Gouvernement albanais a choisi, dans le dictionnaire français, le seul terme qui corresponde à la réalité créée par les Britanniques.

L'« invasion », c'est l'occupation par la force d'un sol étranger ; c'est aussi la substitution du pouvoir de fait de l'envahisseur au pouvoir de droit de l'envahi. Il n'est pas douteux que, pendant tout le temps où les forces britanniques occupaient et dominaient les eaux albanaïses, la souveraineté albanaïse fut entravée et paralysée ; le pouvoir de fait britannique s'était substitué au pouvoir légal albanais. Le terme « invasion » est choquant, mais la chose l'est davantage.

142. — L'incapacité où s'est trouvé le Gouvernement albanais d'exercer ses droits sur une partie de son territoire est mise en évidence par la façon dont fut traitée la vedette envoyée sur les lieux de l'opération par le commandant du port de Saranda. Si le rapport albanais (annexe albanaise 10) et le rapport britannique (annexe britannique 17, p. 153, par. 12) diffèrent sur certains points, ils concordent en ce que l'officier albanais ne put entrer en conversation avec les autorités britanniques, ne fut pas autorisé à rester sur les lieux de l'opération et dut faire demi-tour. Lorsque les autorités britanniques occupent les eaux albanaises, elles n'accordent même pas aux canots albanais le droit de « passage innocent ».

143. — TROISIÈMEMENT, enfin, en dépit des assurances données par la note du 10 novembre, les autorités britanniques ne se bornèrent pas à faire déminer le chenal mais entreprirent d'autres opérations.

En premier lieu, elles élargirent le champ déminé afin de rapprocher de la côte albanaise le passage où pourraient, le cas échéant, évoluer leurs escadres. Un déminage supplémentaire a été fait dans la région du cap Kiephali.

Dans son paragraphe 60, la Réplique britannique indique que les raisons de cette opération supplémentaire ont été données par le contre-amiral Kinahan dans son rapport. En se reportant au rapport du contre-amiral, on s'aperçoit que la seule raison invoquée est que ce déminage était nécessaire *for the use of the covering force* (rapport Kinahan, annexe britannique 33, p. 155) ; on a dragué *the area in which the covering force would operate* au cours de la première phase des opérations (rapport Kinahan, *loc. cit.*, p. 156).

Le Gouvernement albanais entend déclarer qu'en exposant cet argument, il n'exprime aucun regret de voir une partie des eaux albanaises débarrassée de ses mines, même à 80 pour cent (voir rapport Kinahan, même page et même alinéa) : Mais il est seul maître de ses eaux territoriales, et il constate qu'il n'avait jamais été question de ce déminage dans les organisations internationales chargées de ces questions. Il constate également que ce déminage a été fait, non pas pour améliorer les conditions de la navigation paisible, mais pour permettre aux forces de couverture britanniques de manoeuvrer dans une région toute proche de la côte albanaise, dont les défenses, semble-t-il, n'avaient pas encore été relevées par la marine britannique.

Il rappelle que, devant le Conseil de Sécurité, une autre explication avait été donnée. A une question posée, le représentant du Royaume-Uni avait répondu qu'on avait procédé au dragage en question « de façon que la flotille de dragueurs ait le champ voulu pour virer de bord pendant qu'elle draguerait le Détroit ». (Conseil de Sécurité, *Procès-verbaux officiels*, Deuxième Année, Supplément n° 10, p. 96.) Le Gouvernement britannique a dû s'apercevoir, après coup, que l'explication donnée au Conseil de Sécurité était inexacte et ne résisterait pas à la critique des experts ou du simple

bon sens : le chenal ayant été, à ses propres dires, dragué en 1944 et 1945 sans qu'on ait eu besoin de déminer les abords du cap Kiephali. Une fois de plus, le Conseil de Sécurité a été induit en erreur par les représentants britanniques.

144. — QUATRIÈMEMENT, l'opération Retail a été faite avec un singulier mépris des intérêts albanais.

Les vingt-deux mines relevées par les dragueurs britanniques ne furent pas toutes enlevées ou détruites. Le plus grand nombre fut simplement coupé de ses amarres et laissé libre.

La Réplique britannique (par. 83 *z*) reconnaît que toutes les mines n'ont pas été détruites, mais elle ajoute que ces mines « constituent une beaucoup plus faible menace à la navigation lorsqu'elles flottent que lorsqu'elles sont amarrées au-dessous de l'eau ». Le Gouvernement britannique oublie que la grande majorité des navires empruntant le Déroit de Corfou sont des embarcations légères, à faible tirant d'eau ; pour de telles embarcations, les mines flottant librement sont, au contraire, plus dangereuses que les mines amarrées à plusieurs pieds au-dessous du niveau de la mer.

La Cour retiendra que les autorités britanniques ont laissé flotter les mines draguées par leurs soins, sans se préoccuper des intentions et des intérêts du Gouvernement albanais. Cela non plus n'est pas conforme aux règles du passage innocent.

IV

LE DROIT D'INTERVENTION

145. — Le Gouvernement britannique a si bien compris que la Cour ne pourrait qualifier « passages innocents » les opérations menées dans les eaux territoriales albanaises qu'il a, dans sa Réplique, invoqué une autre raison. Il prétend avoir agi, les 12 et 13 novembre, en vertu du droit d'intervention.

La thèse britannique.

146. — La thèse britannique peut se résumer comme suit :

« Le droit des gens admet qu'un État ait le droit d'intervenir par une action directe lorsqu'un autre État a créé un état de choses impliquant une violation grave et flagrante du droit ou a toléré la naissance de cet état de choses. » (Réplique britannique, par. 82 *a.*)
 « Le Gouvernement britannique reconnaît pleinement que l'exercice d'un tel droit d'action directe est exceptionnel et doit se justifier par les circonstances de chaque espèce. » (*Ibid.*, par. 82 *b.*)
 Il ajoute « qu'il faut exercer ce droit de manière raisonnable, de manière à empiéter le moins possible sur la souveraineté de l'État dont il s'agit ».

Ces principes étant posés, le Gouvernement britannique allègue qu'il a été conduit par l'urgence à intervenir en Albanie. Il devait aller vite pour pouvoir rassembler les preuves dont il avait besoin. Un recours au Conseil de Sécurité n'eût pas permis d'agir avec la rapidité nécessaire, et « il eût été très facile de faire disparaître toute trace des preuves que le déminage sous des auspices internationales aurait eu pour objet de rassembler ». De même, les comités intéressés à l'Organisation internationale de déminage « n'étaient pas en mesure d'agir en se passant de l'accord albanais ». (*Ibid.*, 82 g.) Enfin, le Gouvernement britannique estimait que le Gouvernement albanais « était très désireux de retarder les opérations » de déminage ou, « tout au moins, d'écarter des opérations envisagées les secteurs des eaux territoriales albanaïses où il était probable que des preuves accablantes seraient trouvées ». (Réplique, par. 83 e.)

Le Gouvernement britannique, dans ces conditions, se considérait comme autorisé par le droit et contraint par l'urgence à agir spontanément pour rassembler les preuves et rétablir la situation dans le canal de Corfou. Il ajoute qu'il a pris le maximum de précautions pour que son opération porte atteinte aussi peu que possible à la souveraineté albanaïse : aucun coup de feu tiré en direction de la côte albanaïse, aucun navire n'approchant à moins de vingt milles de la côte albanaïse avant l'arrivée d'un observateur « étranger et indépendant », présence sur les lieux du commandant Mestre, aucun canon pointé vers la côte, etc. (Réplique britannique, par. 84 a.)

Telle est, résumée dans ses grandes lignes, l'argumentation présentée par le Gouvernement britannique.

DISCUSSION DE LA THÈSE BRITANNIQUE

147. — Le Gouvernement albanais soutient que cette argumentation n'est fondée ni en fait ni en droit. Il ajoute qu'il serait fort dangereux pour la Cour de sanctionner par son autorité des pratiques qui ne correspondent pas à l'état actuel des relations internationales et sont la négation même de la justice internationale.

148. — A. EN FAIT. On observera, en premier lieu, qu'en tout état de cause l'argumentation britannique ne saurait s'appliquer au « passage » du 22 octobre. Le Gouvernement albanais croit avoir démontré ci-dessus que ce passage ne fut pas innocent. Les événements malheureux dont furent victimes des marins britanniques ne sauraient excuser la faute du Gouvernement qui fit manœuvrer une escadre, avec des navires parés à combattre, relever les défenses côtières, etc.

149. — On observera d'autre part que le Gouvernement britannique, contrairement à ses affirmations, n'a pas agi « de manière raisonnable, de manière à empiéter le moins possible sur la souve-

raineté de l'État » albanais. S'il avait été animé de telles intentions, il aurait, sans avoir le droit de le faire, envoyé quelques dragueurs accompagnés d'une escorte ordinaire. Mais il s'est livré à un déploiement inusité de forces navales et aériennes sans rapport avec l'objet qu'il prétend aujourd'hui avoir poursuivi. L'opération des 12 et 13 novembre 1946 ressemble beaucoup plus à une expédition punitive qu'à une mission destinée à ramener des preuves.

150. — On remarquera enfin que c'est une étrange façon d'« empiéter le moins possible sur la souveraineté de l'État » que de refuser de prendre contact avec les autorités locales et de déclarer qu'on était prêt à s'opposer, au besoin par les armes, à toute intervention de ces autorités dans des opérations qui se déroulaient dans leurs eaux. (Rapport Whitford du 14 novembre, al. 2, annexe britannique 17, p. 157, déjà rapporté plus haut.)

Le Gouvernement albanais est fondé à conclure que, même si le Gouvernement britannique avait eu un droit d'intervention, la manière abusive dont il aurait exercé ce droit constituerait une atteinte illégale à sa souveraineté.

151. — B. EN DROIT. Mais le Gouvernement britannique avait-il, en l'espèce considérée, un droit d'intervention ?

Le droit d'intervention a été étudié par de nombreux auteurs de droit international. Une étude attentive de ces auteurs conduit à penser qu'il appartient plus au passé qu'au présent, ou plutôt que le droit « individuel » des États a été peu à peu remplacé, du moins dans la plupart des cas, par le droit « collectif » des organisations internationales.

152. — La Réplique britannique invoque l'autorité d'Oppenheim. Si l'on se reporte au traité d'Oppenheim (3^{me} édit., §§ 134 et suiv.), on s'aperçoit que le problème de l'intervention est traité en fonction d'un état de choses international aujourd'hui disparu. Oppenheim trouve le fondement du droit d'intervention dans des pratiques qui ne sont plus aujourd'hui admissibles. C'est ainsi qu'il cite, parmi les cas d'intervention licites, le suivant : « A State that has guaranteed by treaty the form of a State, or the reign of a certain dynasty over the same, has a right to intervene in case of change of form of government or of dynasty. » (Oppenheim, *op. cit.*, § 135, 5, p. 226.) Cet exemple suffit à montrer que la conception d'Oppenheim sur le droit d'intervention s'était élaborée dans une communauté internationale qui a disparu ou s'est profondément modifiée.

La même observation peut être faite à l'égard d'autres opinions rapportées par la Réplique britannique. Il est certain qu'on ne saurait trouver pertinent et adapté aux circonstances de l'époque actuelle l'exemple ci-après emprunté à Stowell et Moore (Mémoire britannique, par. 82 c) pour expliquer, mais non plus légitimer, la pratique de l'intervention : « L'intervention des États-Unis à Cuba était fondée sur le motif qu'il régnait à Cuba des conditions si préjudiciables aux États-Unis, en tant que nation voisine,

qu'elles ne pouvaient davantage être supportées. » De même, l'opinion de Bluntschli compte peu, étant donné l'époque et les conditions où il vivait.

153. — Le Gouvernement britannique s'approche davantage de la vérité lorsqu'il cite Hyde, qui est un auteur plus moderne. Mais la citation qu'il donne doit être complétée, afin de ne pas risquer de trahir la pensée de ce juriste. « *Whether conduct is to be deemed internationally illegal, must be ascertained by reference to the requirements of the system of the law designed to promote international justice. Those requirements doubtless vary from time to time, not in principle, but in their application to the acts of the individual State. At the present day, there is evidence of an increasing disposition, on the one hand, to assure respect for acknowledged rights of political independence of each member of the family of nations, and on the other, to facilitate united efforts to intervene when a particular State definitely abuses those rights. It is the mode of collective interference, through an established agency, as well as the recognition of circumstances when such action is excusable, which characterize the existing tendency and afford hope of the development of a sounder practice that has hitherto prevailed.* »

Ces lignes furent écrites en 1922. Depuis lors, il n'est pas douteux que les efforts d'organisation internationale ont confirmé la tendance indiquée par Hyde. Le droit d'intervention, tel qu'il était autrefois pratiqué et reconnu par la coutume, ne correspond plus à l'état actuel des relations internationales. Il n'était que le droit primitif de se faire justice à soi-même. Ce droit primitif était favorable aux puissants et risquait d'écraser les faibles. Pour revenir au cas soumis à la Cour, il est bien certain que l'Albanie n'aurait jamais pu, sous le prétexte plus ou moins fondé de rassembler des preuves, monter une opération sur les côtes britanniques et imposer, pendant quarante-huit heures, sa volonté aux autorités locales du Royaume-Uni. Pour mériter son nom, le droit doit être accessible à tous et le même pour tous. Dans les relations entre grands et petits États, le droit d'intervention n'était pas un droit.

154. — Enfin, depuis l'adoption de la Charte des Nations Unies, l'ancien droit d'intervention a disparu complètement du droit international.

L'article 2, paragraphe 4, de la Charte, qui s'impose à la Grande-Bretagne, stipule en effet :

« Les Membres de l'Organisation s'abstiennent, dans leurs relations internationales, de recourir à la menace ou à l'emploi de la force, soit contre l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de tout État, soit de toute autre manière incompatible avec les buts des Nations Unies. »

155. — C. VÉRITABLE CARACTÈRE DE L'INTERVENTION BRITANNIQUE. La Cour ne manquera pas d'observer que le Gouvernement

britannique, en dépit de ses dires, n'avait pas épuisé toutes les procédures pacifiques avant de recourir à la force. Cette remarque s'applique, non seulement au différend lui-même, mais au rassemblement des preuves.

La correspondance diplomatique montre clairement que le Gouvernement albanais n'a jamais opposé de refus au dragage du canal nord de Corfou. Il a, le 11 novembre 1946, proposé « de créer une Commission mixte qui aurait pour mandat de soumettre une solution pratique aux deux Gouvernements ». Il a demandé que cette commission décide quelle partie de la mer devait être draguée. Le Gouvernement britannique aurait pu demander que la commission soit réunie d'urgence et prenne immédiatement les mesures qui s'imposaient ; il ne l'a pas fait.

De même, le Gouvernement britannique aurait pu poser devant le Comité de déminage la question des preuves ; il ne l'a pas fait davantage.

155. — La vérité est que le Gouvernement britannique avait décidé d'agir seul. Il voulait être juge et partie. La preuve en est que l'opération Retail fut ordonnée le 30 octobre, c'est-à-dire avant la décision du Comité méditerranéen de déminage. Les ordres furent donnés aux navires le 30 octobre, ce qui démontre que la décision d'agir, et d'agir sans le concours de l'Albanie, avait été prise par le Gouvernement britannique avant cette date.

Le Gouvernement albanais se permet d'insister sur ce point. C'est avant d'avoir saisi l'Organisation internationale de déminage que le Gouvernement britannique a décidé de procéder à une manifestation de force dans les eaux albanaises. La note adressée le 10 novembre au Gouvernement albanais n'avait pas pour objet la recherche d'une solution acceptable pour les parties ; elle était une simple notification. Et l'on a déjà exposé que le Gouvernement britannique indiquait des opérations semblables aux « dragages de 1944 », c'est-à-dire beaucoup moins importantes que celles qu'il avait déjà décidées, ordonnées, et qui étaient en cours de préparation par les navires engagés. Le Gouvernement britannique ne saurait donc justifier l'opération Retail par la proposition albanaise de créer une commission mixte : une décision prise le 30 octobre au plus tard ne se justifie pas par une proposition faite le 11 novembre.

156. — En conclusion, le Gouvernement albanais estime que l'intervention britannique n'était pas justifiée. La Cour ne saurait légitimer des actes qui pouvaient jadis sembler naturels, mais qui sont la négation même de l'esprit international, de la justice internationale et du droit international.

Tous les faits, qui se sont déroulés en octobre et novembre 1946, montrent la volonté de la Grande-Bretagne d'imposer ses conceptions et ses décisions, au besoin par la force. La Grande-Bretagne a agi avec une désinvolture, un mépris des intérêts de l'Albanie, une indifférence à l'égard du droit international qui

surprennent et qui choquent. Jamais la Grande-Bretagne ne s'est considérée comme l'égal, en droit, de l'Albanie, et peut-être même cette affirmation semblera-t-elle impertinente au Gouvernement britannique. Et pourtant l'égalité de la Grande-Bretagne et de l'Albanie est le fondement même du droit des gens moderne, puisqu'elle n'est rien d'autre que l'application et, pour ainsi dire, le symbole de l'égalité des États.

Le Gouvernement albanais demande au Gouvernement britannique quelles auraient été ses réactions et ses sentiments si l'Albanie avait agi dans les eaux territoriales du Royaume-Uni comme le Royaume-Uni a agi dans les eaux albanaises.

157. — Le Gouvernement albanais est à la tête d'un peuple fier, indépendant, libre, mais faible. Il met toute sa confiance dans la justice internationale. Il sait que la Cour réglera les questions soulevées par l'affaire du Détroit de Corfou dans le sens du droit et de l'égalité ; sa décision rappellera à tous les États, grands et petits, qu'ils sont égaux devant la loi.

QUATRIÈME PARTIE

CONCLUSIONS

A. — POINT 1 DU COMPROMIS

158. — Le Gouvernement albanais maintient les conclusions prises par lui dans son Contre-Mémoire (par. 107).

Y ajoutant, il demande qu'il plaise à la Cour,

Dire et juger que le Gouvernement britannique reconnaît que le Gouvernement albanais n'a pas mouillé de mines dans le Détroit de Corfou ;

Dire et juger que le Gouvernement britannique ne saurait poursuivre le Gouvernement albanais pour avoir eu connaissance de ce prétendu mouillage de mines et lui demander réparation, sans avoir établi d'abord l'existence du fait lui-même à l'encontre de son auteur prétendument connu par le Gouvernement britannique, et avoir démontré la responsabilité alléguée de celui-ci.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut.

159. — Subsidiairement, et pour le cas où la Cour ne croirait pas trouver, dans les documents de la procédure écrite, des éléments de fait suffisants pour rendre sa décision au fond, et ordonnerait telles mesures d'information qu'elle jugerait nécessaires, le Gouvernement albanais est à la disposition de la Cour pour fournir toutes indications et faire toutes notifications exigées par le Règlement.

B. — POINT 2 DU COMPROMIS

160. — Le Gouvernement albanais maintient les conclusions prises par lui dans son Contre-Mémoire (par. 154).

Subsidiairement, et pour le cas où la Cour ne se jugerait pas suffisamment éclairée sur les violations de la souveraineté albanaise commise, par le Gouvernement du Royaume-Uni.

Plaise à la Cour ordonner telles mesures d'information qui lui paraîtraient nécessaires, et notamment la communication des documents énumérés au paragraphe 94 de la présente Duplique, le Gouvernement albanais étant à la disposition de la Cour pour fournir toutes indications et faire toutes notifications exigées par le Règlement.

Le 20 septembre 1948.

L'Agent du Gouvernement de la République
populaire d'Albanie :

(Signé) KAHREMAN YLLI,
Ministre plénipotentiaire
d'Albanie à Paris.

CINQUIÈME PARTIE

LISTE DES ANNEXES

Annexe 17.

Message du commandant en chef allié en Méditerranée, Maitland Wilson, au général-colonel Enver Hoxha.

Annexe 18.

Message de M. Cordell Hull et M. Edward Stettinius. Déclaration de M. Winston Churchill.

Annexe 19.

Déclaration de M. Cordell Hull.

Annexe 20.

Lettre du général Hodgson félicitant le général Enver Hoxha à l'occasion des élections générales.

Annexe 21.

Photocopies partielles des cartes Medri, M. 6502 B, sérial n° 3, date 17/XII/1945, sérial n° 8, date 6/V/1946, sérial n° 12, date 26/VIII/1946, indiquant la route du canal nord de Corfou dans ces dates. L'édition du 17/XII/45 montre la route sous le n° 18/54.

Annexe 22.

Télégramme du commandant du port de Saranda, date 22 octobre 1946.

Annexe 23.

Lettre de l'État-major de l'armée albanaise adressée au ministère des Affaires étrangères à Tirana.

Annexe 24.

Résumé d'un article du journal *L'Étoile rouge*, reproduit par le journal *Bashkimi*, en date du 18 mai 1947.

Annexe 25.

Lettre de deux marins grecs adressée à la Commission d'enquête de l'O. N. U. en Grèce.

Annexe 26.

Rapport sur la possibilité d'un mouillage de mines clandestin.

Annexe 27.

Calque indiquant la route suivie par le *Mauritius* d'après la carte britannique annexe 7 et la position des mines d'après la carte britannique annexe 9.

ANNEXES

*Annexe 17 au n° 6.*MESSAGE DU COMMANDANT EN CHEF ALLIÉ EN
MÉDITERRANÉE AU GÉNÉRAL-COLONEL ENVER HOXHA

*Allied forces Headquarters Office
of the Commander-in-Chief.*

ADC/1099.

12 November 1944.

Dear Sir,

It is with sincere appreciation that I have received your letter of 3rd October forwarded to me by hand of Lt. Colonel Palmer.

I have noted with admiration the accomplishment of your National Liberation Army in their magnificent efforts against our mutual enemy in the common cause.

I can assure you that I shall continue with all the means available to me, taking into account the many other areas in which I am directing

the fight against the enemy, to support in the continuation of your struggle against the invader.

Yours sincerely,

(Signed) WILSON.

*Colonel-General ENVER HOXHA,
Commander-in-Chief of the ALBANIAN
National Liberation Army.*

Annexe 18 au n° 6.

MESSAGE DE M. CORDELL HULL,
ENVOYÉ LE 28 NOVEMBRE 1943, A L'OCCASION
DE L'ANNIVERSAIRE DE L'INDÉPENDANCE ALBANAISE

Le Gouvernement et le peuple des États-Unis ont été constamment au courant de la lutte menée par les Albanais pour préserver l'intégrité et l'indépendance de leur pays. Nous avons suivi avec sympathie et admiration la résistance à l'Italie fasciste et leur détermination patriotique de maintenir leur souveraineté nationale. Aujourd'hui, ces vaillants combattants continuent la lutte comme tous ceux qui aiment la liberté, comme nous-mêmes, contre l'ennemi nazi.

Le 28 novembre 1912, les Albanais ont proclamé leur indépendance. En ce jour anniversaire, ils peuvent espérer la réalisation totale de leur but sublime.

Bien que les Albanais n'aient pas à l'étranger un gouvernement qui symbolise leurs aspirations nationales, nous reconnaissons dans leur volonté nationale les idées et les principes qui nous inspirent nous-mêmes et nos Alliés, et le désir de continuer la guerre jusqu'à la disparition du nazisme.

MESSAGE ENVOYÉ DE SAN-FRANCISCO PAR M. EDWARD
STETTINIUS AU GÉNÉRAL-COLONEL ENVER HOXHA

Service des Affaires étrangères
des États-Unis d'Amérique.

Tirana, le 22 mai 1945,

Mon cher Général-Colonel Enver Hoxha,

Me référant à votre message en date du 27 avril 1945, adressé au Président de la Conférence de San-Francisco et transmis par radiogramme de Caserta à San-Francisco le 4 mai 1945, je transcris ci-dessous un message en date du 21 mai 1945 émanant du Président de la Conférence, l'Honorable Edward R. Stettinius Jr., ministre des Affaires étrangères des États-Unis, reçu aujourd'hui par radiogramme :

« J'ai reçu votre message du 27 avril qui ne m'est parvenu que le 16 mai. Je partage votre désappointement pour le fait que l'Albanie n'est pas représentée dans cette Conférence. Je connais bien la lutte sans répit menée par le peuple albanais contre l'agresseur et j'apprécie pleinement les sacrifices qu'il a soutenus pour achever la libération de son

pays et pour contribuer à la réalisation de la victoire finale contre l'ennemi commun. Ainsi que vous en avez été informé précédemment, le représentant des États-Unis ne pouvait pas appuyer efficacement la participation à la Conférence des autorités qui exercent actuellement le contrôle sur l'Albanie avec laquelle le Gouvernement des États-Unis n'a pas rétabli des relations officielles. Toutefois, je tiens à vous assurer de la sympathie et de l'amitié que le peuple des États-Unis ressent pour l'Albanie et son peuple, et je sais que dans l'avenir l'Albanie apportera à la cause de la paix la même et solide contribution qu'elle a fournie à la réalisation de la victoire. — EDWARD R. STETTINIUS, jr. »

Sincèrement votre

(Signé) J. E. JACOBS,
Fonctionnaire du Service des Affaires étrangères
des États-Unis d'Amérique.

Général-Colonel ENVER HOXHA,
Commandant en chef de l'A. L. N. A.,
Tirana.

DÉCLARATION DE M. WINSTON CHURCHILL,
LE 4 NOVEMBRE 1943, A LA CHAMBRE DES COMMUNES

« Des milliers d'Albanais sont en train de lutter maintenant dans leurs montagnes pour la liberté et l'indépendance de leur pays, et, suivant les rapports de la Mission militaire britannique en Albanie, ils accomplissent des actions merveilleuses. »

Annexe 19 au n° 6.

DÉCLARATION DE M. CORDELL HULL

Dès 1942, l'héroïque lutte soutenue par les guérillas albanaises avait attiré l'attention des Trois Grands, et le 10 décembre de la même année, M. Cordell Hull, secrétaire d'État aux Affaires étrangères des États-Unis, faisait la déclaration suivante :

« Le Gouvernement des États-Unis n'oublie pas la résistance que le peuple albanais n'a cessé d'opposer aux forces italiennes d'occupation. Il admire et apprécie l'action des diverses formations de partisans en Albanie contre l'ennemi commun. Le Gouvernement et le peuple des États-Unis attendent le jour où l'on pourra donner à ces hommes courageux l'aide militaire efficace qui permettra de chasser l'envahisseur de leur patrie. En conformité avec sa ligne politique bien établie de ne pas reconnaître les territoires conquis par les armes, le Gouvernement des États-Unis n'a jamais reconnu l'annexion de l'Albanie par la Couronne d'Italie. La déclaration faite en commun le 14 août 1941 par le président et le premier ministre britannique, et désignée sous le nom de « Charte de l'Atlantique », contient le principe suivant : « En troisième lieu, ils respectent le droit de tous les peuples de choisir la forme de « gouvernement sous laquelle ils veulent vivre ; ils souhaitent voir

« rétablir les droits souverains et les gouvernements autonomes des « nations qui en ont été dépouillées par la force. » La restauration d'une Albanie libre est inhérente à cette déclaration de principes. »

Annexe 20 au n° 6.

LETTRE DU GÉNÉRAL HODGSON FÉLICITANT LE GÉNÉRAL ENVER HOXHA A L'OCCASION DES ÉLECTIONS GÉNÉRALES

*British Military Mission,
Albania.*

4 décembre 1945.

Mon cher Colonel-Général,

Je vous prie d'accepter mes félicitations personnelles et particulières sur votre élection avec une telle majorité de votes à Tirana.

Je souhaite à l'Albanie une prospérité et un rétablissement rapide de ses pertes de guerre, sous votre direction.

Veillez accepter, cher Colonel-Général, les assurances de ma considération la plus distinguée.

(Signé) Général Brigadier HODGSON.

*Colonel-Général Enver Hoxha,
Président du Conseil,
Tirana.
BMM/452.*

Annexe 21 au n° 6.

PHOTOCOPIES PARTIELLES DES CARTES MEDRI

Voir volume spécial.

Annexe 22 au n° 6.

TÉLÉGRAMME-DU COMMANDANT DU PORT
DE SARANDA DU 20 OCTOBRE 1946

N° 138/1 Res.

Saranda, 22/X/46.
16 h. 30.

Télégramme chiffré.

*A la Direction de la Défense côtière.
Tirana.*

Aujourd'hui, à 13 heures, ont été vus venant de Corfou quatre navires de guerre britanniques, deux croiseurs et deux contre-torpilleurs.

A distance de 1.000 mètres du cap Baladha, une explosion a eu lieu dans le second navire. Tandis que les deux croiseurs continuèrent la route en direction du cap Kephali, le dernier navire s'approcha du navire dans lequel a eu lieu l'explosion et les deux ensemble effectuent des mouvements divers en s'approchant jusqu'à 500 mètres de la côte.

Rapport suit par courrier.

Le Commandant du Port :
(Signé) Lieutenant ALI SHTINO.

Annexe 23 au n° 6.

LETTRE DE L'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE ALBANAISE
AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES A TIRANA

République populaire d'Albanie.
Ministère de la Défense nationale.

Tirana, le 30 août 1948.

N° 109.

Au ministère des Affaires étrangères.
En ville.

En réponse à votre lettre n° 26/297 en date du 20 août 1948, ce Ministère, après avoir étudié le dossier concernant l'incident du canal de Corfou qui a eu lieu le 22 octobre 1946 et après avoir procédé à l'interrogatoire de l'ex-commandant du port de Saranda, à ce moment-là le lieutenant Ali Shtino, et d'autres personnes qui étaient présentes quand l'incident s'est produit, constate ce qui suit :

Dans l'après-midi du 22 octobre 1946, quand quatre navires de guerre britanniques naviguaient près de notre côte de Saranda, on a constaté une seule explosion dans un de ces navires.

A un certain moment, quand les deux premiers navires passaient en formation, l'un suivant l'autre, et quand ils se trouvaient à une distance de 1.000 mètres, à peu près, du cap de Baladha, dans le deuxième navire a eu lieu l'explosion et on a vu s'en échapper de la fumée. A part cette explosion, ce jour-là, on n'a pas entendu d'autre explosion.

En ce qui concerne le dernier navire, non seulement on n'a pas constaté d'incident, mais nous précisons que c'est ce navire qui a effectué le plus de manœuvres pendant ce jour. Ce navire, avec celui où a eu lieu l'explosion, a fait beaucoup de mouvements dans nos eaux intérieures de Saranda. Ils ne se sont éloignés de l'endroit que tard dans la soirée.

Pour le Chef de l'État-Major :
(Signé) Colonel TAHIR KADAREJA.

Annexe 24 au n° 6.

RÉSUMÉ D'UN ARTICLE DE « L'ÉTOILE ROUGE »

Bashkimi, n° 743, du 18 mai 1947.

Le journal « L'Étoile rouge » analyse l'incident du canal de Corfou.

Moscou, 17 (Tass). — Dans un article publié par le journal *L'Étoile rouge*, l'ingénieur l./colonel Lebedskoi analyse l'incident du canal de Corfou, qui a servi de motif à la plainte de la Grande-Bretagne contre l'Albanie devant le Conseil de Sécurité.

« Comme on sait, le 22 octobre 1946, deux torpilleurs britanniques heurtèrent des mines dans le canal de Corfou. D'après les informations publiées par la presse, écrit Lebedskoi, 226 navires, de nationalité diverse, ont été coulés ou endommagés par des mines depuis le jour de la cessation de la deuxième guerre mondiale, jusqu'au 20 février 1947.

Dans de nombreux cas, les catastrophes ont eu lieu sur des lignes de navigation qui avaient été nettoyées et qui étaient considérées comme sûres. Par conséquent, les accidents causés par les mines ne sont nullement un phénomène rare dans la vie d'après guerre. De tels accidents peuvent se produire encore aujourd'hui.

En premier lieu, les mines employées par les parties belligérantes possèdent des qualités nombreuses, grâce auxquelles la durée de leur service peut dépasser outre mesure le temps prévu par les normes habituelles.

En deuxième lieu, il est généralement connu que les Allemands employaient les mines sur une vaste échelle. Après la capitulation de l'Allemagne, il n'était pas possible de déterminer avec exactitude les cartes de la répartition des champs de mines.

Dans les régions au sol dur et aux courants forts, des champs entiers de mines se détachent souvent de leur emplacement antérieur et sont portés par les courants d'un secteur à l'autre.

Se basant sur son expérience personnelle en matière de destruction des champs de mines et de leur nettoyage, l'auteur souligne l'absence de fondement de l'accusation britannique contre l'Albanie.

Les experts britanniques, écrit-il, qui ont examiné les mines de type allemand qu'ils ont récupérées dans le Déroit de Corfou, ont décidé d'affirmer que ces mines avaient un aspect extérieur trop frais et qu'elles n'avaient pas séjourné à l'eau plus de six mois.

Et le résultat a été le suivant : comme les opérations militaires dans la zone du Déroit de Corfou prirent fin vers la fin de l'année 1944, et comme les mines contre lesquelles ont heurté les navires britanniques avaient été posées soi-disant pas plus tard que le 22 avril 1946, l'Albanie devait être considérée comme coupable d'avoir causé l'accident.

Toutefois, tout spécialiste sait parfaitement que l'aspect extérieur des mines qui sont restées pour une longue période dans les eaux marines, dépend de la coïncidence des conditions spécifiques de la région maritime où elles sont placées.

Si les conditions sont favorables, il est possible que l'aspect extérieur des mines ne subisse aucune modification pendant une longue période. Grâce aux matières colorantes dont les Allemands recouvraient

leurs mines, celles-ci maintiennent dans la plupart des cas un aspect extérieur frais, et surtout dans les zones au courant puissant.

Pour attester cela, Lebedskoi cite de nombreux exemples :

Dans les latitudes nordiques, écrit-il, dans les zones des fiords norvégiens, les forces navales allemandes utilisaient sur une grande échelle les champs de mines. Les conditions hydrologiques de cette zone étaient telles que les mines allemandes à peine détachées de leurs ancrs à cause des courants, étaient jetées sur nos rivages en grandes quantités. Sur nos côtes venaient également des mines d'origine anglaise et finlandaise.

Les spécialistes soviétiques pour le démontage et la destruction de ces mines en ont pu tirer deux conclusions, en se basant sur de nombreuses observations :

1° L'aspect des mines allemandes était bien meilleur que celui des mines des autres États, et en général elles ne se couvraient pas beaucoup de végétations marines ;

2° Les câbles des mines allemandes étaient bien plus solides que ceux des mines britanniques et finlandaises, ce qui leur permettait de rester pour une période plus longue sous l'eau.

Au mois de juin de l'année 1943, l'auteur de l'article eut l'occasion de prendre part directement au démontage d'une mine allemande qui s'était détachée de son ancre et qui était venue sur la côte sud-orientale de la mer Noire.

La mine avait un aspect frais, de sorte qu'il était impossible de tirer une conclusion quelconque sur la durée de son séjour sous l'eau. Ce n'est que bien plus tard qu'il a été possible d'attester, au moyen de documents, que la mine en question avait séjourné sous l'eau presque deux ans, sans avoir subi aucune détérioration, bien que la mer Noire se distingue par la qualité exceptionnellement grande de ses micro-organismes.

Les spécialistes en matière de mines des autres pays ont sûrement constaté de tels faits.

Il est étrange, conclut Lebedskoi, que ces faits ne fussent pas connus aussi des experts qui ont examiné les mines découvertes dans le Déroit de Corfou. S'ils avaient utilisé entièrement et avec une plus grande objectivité les expériences de la guerre, ils ne seraient pas arrivés, comme on doit penser, à la conclusion injuste sur laquelle sont fondées les accusations avancées contre l'Albanie. »

Annexe 25 au n° 6.

LETTRES DE DEUX MARINS GRECS A LA COMMISSION
D'ENQUÊTE DE L'O. N. U. EN GRÈCE

[Traduction.]

Athènes, le 15 février 1947.

A la Commission d'Enquête de l'O. N. U.

En Ville.

Messieurs,

Le soussigné, Emmanuel Pan. Papanicolaou, né à Samos et résidant à Athènes, où je travaille en ma qualité de coiffeur, j'ai l'honneur de porter à votre connaissance ce qui suit :

Je suis de la classe 1947. J'ai fait mon service militaire dans la Marine royale hellénique de 1937 à 1939.

Après l'occupation de Samos par les troupes allemandes, en octobre 1943, j'ai abandonné cette île et je me suis rendu au Moyen-Orient, avec les troupes anglaises qui étaient à Samos.

Au Moyen-Orient, je me suis enrôlé de nouveau dans la Marine de guerre, à bord du contre-torpilleur *Kanaris*. J'ai servi à bord de ce contre-torpilleur jusqu'à janvier 1945, d'où on m'a débarqué comme indésirable, avec quinze de mes camarades, sur une côte d'Alexandrie, à Kapriti. Je suis resté là pendant quatre mois approximativement et en mai 1945 on m'a repris au service actif, à bord de la corvette de la marine de guerre *Kriezis*.

Nous avons quitté Alexandrie et nous sommes arrivés au Pirée, où nous sommes restés pendant une semaine. Après, nous sommes partis pour Corfou, où nous sommes restés définitivement sous les ordres du capitaine de frégate M. Spanidis, commandant de la base de Corfou.

A cette époque-là, le capitaine de corvette Yiannakoudakis était commandant de la corvette *Kriezis*. L'officier en second était le lieutenant de frégate Pavlakis. L'officier de route était le lieutenant de frégate Cleanthis Zervos.

Nous sommes restés dans la base de Corfou pendant trois mois avec de petits intervalles de voyages au Pirée et à Tarante en Italie pour des approvisionnements de vivres et de pétrole. Ces voyages ne duraient pas plus que 25 à 30 jours.

Pendant tout le reste du temps, nous sommes restés à la base de Corfou. Mais il paraît que Corfou ne constituait pas alors une simple base mais plutôt une base « d'élancement » vers l'Albanie.

Pendant tout ce temps, nous vivions dans une atmosphère de nervosité qui nous était communiquée de nos supérieurs et qui devenait d'autant plus tendue par suite des élancements imprévus et inattendus de patrouilles dans les eaux territoriales de l'Albanie. Et je me rappelle en particulier que, lorsque chaque après-midi, après la fin de notre service, nous prenions des permis de sortie pour la nuit, signés par le commandant, souvent, pendant la nuit, en rentrant, nous rencontrions des patrouilles qui nous donnaient à la hâte l'ordre de rentrer immédiatement à bord. D'autres fois, au moment où nous nous trouvions dans un cinéma, tout d'un coup la projection du film s'arrêtait et l'on entendait : « L'équipage de *Kriezis* doit rentrer immédiatement à bord. »

Qu'est-ce qui se passait ?

En quelques minutes, notre corvette appareillait et se dirigeait vers la côte albanaise. Ces élancements de patrouille habituels étaient poussés jusqu'en dehors du port de Santi Quaranta. Là nous nous arrêtions et l'on commençait des manœuvres de feux de nuit. Une raquette du côté de l'Albanie et immédiatement après s'ensuivaient des coups de feu anti-aériens à balles dirigés soi-disant du côté de la raquette, mais qui étaient en fait dirigés du côté de l'Albanie.

Ces violations continuelles des eaux territoriales albanaises avaient d'autant plus inquiété l'équipage qu'il était évident que le commandant du navire lui-même n'avait connaissance de ce que nous allions faire et où nous allions jusqu'au moment du départ du navire. Le seul qui avait l'air de savoir et de diriger tout, c'était le commandant de la base, M. Spanidis.

Les patrouilles d'habitude duraient jusqu'à deux heures du matin, après quoi nous rentrions doucement vers Corfou, de sorte que nous nous trouvions dans notre base peu avant le lever du soleil, sans avoir été aperçus.

Mais notre inquiétude a atteint son plus haut degré lorsque, au cours d'un de ces élancements, nous avons poussé notre course jusqu'à une distance en dehors de Valona. Cette nuit-là nous avions aussi à bord un colonel âgé, dont le nom nous est inconnu.

Sitôt arrivés en dehors de Valona, nous avons aperçu une barque avec deux pêcheurs albanais qui allaient à ce moment-là à la pêche.

Suivant l'ordre du colonel d'infanterie qui était à bord, ces deux pêcheurs furent arrêtés et on les obligea d'attacher leur barque à la corvette *Tombaxis* qui nous suivait. Je ne sais plus ce qui s'est passé avec ces deux pêcheurs, parce que après notre retour à Corfou on les a pris dans la base et depuis lors nous avons perdu leurs traces. La seule chose que je connaisse c'est que leur barque a été détruite à Corfou, où les matelots s'en servaient pour se baigner dans la mer.

Pourtant, en dépit du fait que les officiers faisaient tout leur possible pour cacher ce qui se passait, nous nous apercevions que les habitants de Corfou chuchotaient de plus en plus de choses concernant une invasion qui se préparait contre l'Albanie. Notre angoisse grandissait d'un moment à l'autre à la suite aussi des publications provocatrices contre l'Albanie, faites par la presse grecque de la droite, dont le ton devenait d'un jour à l'autre plus tendu et plus menaçant. Je me rappelle que, pendant ce laps de temps, nous avons fait plus de quinze élancements dans les eaux territoriales albanaises, et nous avons fini par nous rendre compte définitivement que l'invasion, en Albanie, de la part des troupes helléniques, était tout à fait prête et que sa manifestation était imminente.

Nous étions déjà convaincus sur ce qui se passait et nous discussions avec angoisse entre nous pour nous décider sur ce que nous devions faire lorsque cette invasion allait se manifester. Nos collègues de la droite, et parmi eux certains membres de l'organisation X, n'en étaient pas moins inquiets.

Subitement, une information est tombée comme une bombe. C'est que le journal *Rizospartis*, qui dans une édition extraordinaire publia une lettre d'un officier supérieur de l'armée hellénique, révélant cette invasion en Albanie, qui se préparait. Cette information est tombée aussi comme une bombe parmi les cercles des officiers supérieurs, qui ne parvenaient pas à cacher leur nervosité malgré tous leurs efforts.

De toute façon, c'est un fait qu'à partir de ce moment-là l'affaire a pris une autre tournure. Les patrouilles et les manœuvres de la nuit ont été arrêtées tout d'un coup.

Pendant cette même période, les matelots Nicolaos Papaïoannou de Volo, Eleftherios Theohariois de Laurion, Angelos Karravias des îles, Takis Katsoyiannis de Halkis, Nicolaos Botsaris, un professeur d'Athènes et plusieurs autres servaient aussi à bord du navire *Kriezis*.

Nous avons été licenciés le 26 mars 1946 et, depuis lors, j'habite à Athènes et je travaille comme coiffeur.

Je suis à la disposition de la Commission et je suis prêt à paraître devant vous pour exposer verbalement ce que je dénonce par écrit.

Veuillez agréer, etc.

(Signé) EMMANUEL P. PAPANICOLAOU.

A la Commission d'enquête.
En ville.

Messieurs,

Je m'appelle Thomas Voutsas. Je suis originaire de Lavrion (Attique) et j'habite actuellement à Athènes, où je travaille comme typographe. J'ai servi dans la marine de guerre comme réserviste depuis le 14 mai 1945 jusqu'au 10 août 1946. Pendant ce laps de temps, plusieurs choses se sont passées qui, selon mon avis, ont un certain rapport avec l'œuvre de votre Commission en Grèce, et je veux les communiquer par ma présente.

La corvette *Kriezis*, à bord de laquelle je servais, avait comme base Corfou, depuis presque le 15 juin 1945. Nous sommes restés là à peu près quarante jours.

Une après-midi, nous nous sommes tous subitement étonnés du fait qu'on a refusé de nous donner des permis de sortie, nous obligeant à rester dans le bateau. Vers le coucher du soleil, nous avons quitté la base, nous dirigeant vers la côte albanaise.

En même temps, nous avons reçu l'ordre de charger nos armes anti-aériennes.

Nous nous sommes arrêtés en dehors de Santi-Quaranta. Une fusée a été jetée de notre navire du côté de l'Albanie, et immédiatement après nous fîmes feu, ayant comme cible cette fusée, sans prendre en considération que nous nous trouvions dans les eaux territoriales albanaïses et que les coups atteignaient le territoire albanaïse. L'inquiétude des officiers, ainsi que la nôtre, était manifeste, parce que personne ne pouvait comprendre ce que nous cherchions — complètement armés dans un moment de paix — dans les eaux territoriales d'un pays étranger.

Nous avons répété ça deux ou trois fois, et nous avons commencé à soupçonner que quelque chose se passait. Mais, le 15 juillet, nous avons quitté Corfou, étant remplacés par une autre corvette — *Tombazis* —, et nous sommes arrivés au Pirée, où nous sommes restés pendant dix jours.

A vrai dire, notre séjour au Pirée nous a permis de nous distraire un peu, mais sitôt que nous avons remis le pied à Corfou, nous nous sommes trouvés devant une situation qui nous a vivement inquiétés.

Tout le monde parlait déjà ouvertement d'une invasion imminente en Albanie. Mais, ce qui nous inquiétait encore plus, c'est que ces rumeurs étaient confirmées aussi par les soldats du bataillon qui siégeait à Corfou. Un grand nombre de ces soldats nous disait que cette invasion est décidée, que son succès est garanti d'avance, etc.

En plus, ces soldats nous disaient que deux corps d'armée étaient prêts, dont l'un se trouvait à Patras et l'autre à Corfou, et dont les hommes portaient un habit civil et se présentaient comme réfugiés soi-disant persécutés, provenant de l'Épire du Nord. Ils étaient pourtant pleinement armés et ils étaient destinés à mener l'opération en vue contre l'Albanie.

Les membres de l'Organisation EDES s'agitaient, paraît-il, fiévreusement, et ils étaient continuellement emballés en vue des événements qui allaient se dérouler. Un d'entre eux m'a fait l'aveu qu'ils avaient déjà préparé des invitations pour tous les membres de l'EDES qui étaient démobilisés, les invitant à paraître de nouveau et d'entrer en service.

Un soir, on est arrivé au point que nous avons cru que le moment était arrivé. Nous faisons, comme d'habitude, la ronde, mais cette fois-ci ensemble avec la corvette *Tombazis*. En dehors de Santi-Quaranta, nous avons aperçu une barque albanaise de pêcheurs. Sitôt, un signal a été envoyé du *Tombazis* à cette barque. Ce navire a approché la barque, les hommes qui étaient dedans ont été arrêtés — je ne me rappelle pas s'ils étaient un ou deux —, la barque a été attachée au bateau et nous avons continué notre route. Nous avons approché la côte albanaise jusqu'à une distance de 20 mètres. Nous avons fait un tour au long de la côte dans tout le golfe de Santi-Quaranta et, nous arrêtant à une distance de 100 mètres de la ville de Santi-Quaranta, nous avons fait feu de tous les deux bateaux.

Les Albanais ont éteint les lumières sans autre réponse, et cette tactique était si caractéristique que même ceux de nos camarades de la droite, ainsi que les officiers, s'étonnaient de la patience des Albanais. Les plus vifs expliquaient cette tactique en disant qu'ils n'osaient pas faire autre chose et qu'ils se voyaient obligés de tolérer sans protestations ces violations continues qui étaient devenues de vraies provocations.

Mais il nous était réservé de passer à une étape plus avancée : dans une de nos opérations nocturnes, un officier supérieur d'infanterie est monté à bord de notre bateau ; je n'ai pas pu comprendre s'il était un colonel ou un lieutenant-colonel. Nous naviguions complètement camouflés, les lumières éteintes, il nous a été défendu de fumer. Et nous avançons encore plus près de la côte albanaise. A un certain moment, j'ai demandé à un de mes camarades qui était au gouvernail où est-ce que nous nous trouvons. Il m'a répondu avec un geste très caractéristique : « Au sommet de Valona. » En ce moment-là, c'était mon tour de monter la garde, et j'ai vu à notre gauche une lumière. C'était une barque. L'officier de l'infanterie a tout de suite fait signe avec une lanterne, mais n'a pas reçu de réponse, parce qu'il paraissait que ceux qu'il attendait n'étaient pas dans la barque. La barque a continué sa route et nous sommes revenus doucement à Corfou, toujours avec les mêmes précautions, les lumières éteintes, black-out. Le lendemain soir, un caïque a approché Corfou. Ce caïque revenait après avoir fait la ronde. C'était un des caïques des commandos qui ont des moteurs de tanks et qui ne font pas de bruit. Le même colonel se trouvait dans le caïque. Il nous a approchés et dit : « Dites à votre commandant que nous nous portons tous bien. »

De quoi s'agissait-il ? Nous avons conclu que cet officier devait rencontrer et prendre avec lui certains individus de l'Albanie et, étant donné qu'il ne les a pas rencontrés la veille, il les a rencontrés au cours de sa seconde ronde, et il les a pris avec lui.

Cet état d'inquiétude a duré jusqu'au mois d'août. Je ne me rappelle pas exactement de la date lorsque j'ai quitté Corfou arrivant au Pirée, et je ne sais plus ce qui s'est passé depuis lors.

Le capitaine de corvette Theodorou était alors commandant de bateau et, plus tard, le capitaine de corvette Yiannakoudakis. L'officier en second était le lieutenant de frégate Pavlakie. Les autres officiers étaient : le lieutenant de frégate Cleanthis Zervos, l'enseigne Karathanasis, l'enseigne Koryzis et, encore plus tard, l'enseigne Xenos ; le lieutenant de frégate Ioannou est arrivé à Corfou et il est entré en service

à bord du *Kriezis*. Ioannou a été promu, plus tard, officier en second du bateau.

Pour tout autre détail qui pourrait intéresser la Commission, je suis prêt à paraître devant elle. De toute façon, je suis à votre disposition pour faciliter autant que possible votre oeuvre qui, selon mon avis, est utile à notre pays.

Veuillez agréer, etc.

Athènes, le 15 février 1946.

(Signé) T. VOUTSAS.

Annexe 26 au n° 6.

RAPPORT SUR LA POSSIBILITÉ D'UN MOUILLAGE DE MINES
CLANDESTIN

Duplicata.

Confidentiel.

Contr. n° 1.

Ici. Au Commandant des Forces navales.

A votre demande concernant la possibilité d'établir un barrage de mines de grand calibre à proximité immédiate de la rive (à une distance de 400 à 500 mètres), sans que l'opération fût découverte de l'ennemi,

Je rapporte ce qui suit :

Suivant mon expérience en matière d'établissement de barrages de mines pendant la deuxième guerre mondiale, lors des opérations d'établissement de barrages de mines dans notre littoral de la mer Noire pendant l'occupation allemande, et le jugement que je suis en mesure de prononcer en matière de barrages de mines dans les eaux de l'ennemi près du bord de la mer, ce jugement est que cela est possible même avec des mines de grand calibre, mais dans les conditions suivantes :

- a) par une nuit sombre ou sans clair de lune ;
- b) état de la mer, 2-3 points ;
- c) une équipe bien préparée ;
- d) observation stricte de la discipline et du silence ;
- e) prendre des mesures pour atténuer le bruit des mines tombant dans l'eau ;
- f) rapidité de l'opération.

Écrit en deux exemplaires.

N° 425 a - 10 septembre 1948.

Contr. n° 1 - KVMS.

(Signé) VALENTIN IVANOV PASPALIEV,

Capitaine de 1^{er} rang chef de l'État-Major
de la Marine bulgare.

Contr. n° 2.

Exécuteur.

Je soussigné, capitaine de 1^{er} rang Cyrille Khalatchev, commandant des Forces navales de la République populaire de Bulgarie, certifie que la présente copie a été établie du rapport du capitaine de 1^{er} rang

Valentin Ivanov Paspaliev, chef de l'État-Major de la Marine, que j'ai reçue le 2/9/1948.

(Signé) KHALATCHEV,

Capitaine de 1^{er} rang, commandant des Forces
navales de la République populaire bulgare.

Varna, 2/9/1948.

Annexe 27 au n° 6.

CALQUE INDIQUANT LA ROUTE SUIVIE PAR
LE « MAURITIUS »

D'APRÈS LA CARTE BRITANNIQUE ANNEXE 7 ET LA POSITION DES MINES
D'APRÈS LA CARTE BRITANNIQUE ANNEXE 9

Voir volume spécial.
