

**4. — CONTRE-MÉMOIRE SOUMIS  
PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE  
POPULAIRE D'ALBANIE**

[15 JUIN 1948]

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

*Première partie :*

QUESTION N° 1 DU COMPROMIS

- A. — Les faits.
- B. — En droit.
- C. — Conclusions.

*Deuxième partie :*

QUESTION N° 2 DU COMPROMIS

- A. — Les faits.
- B. — En droit.
- C. — Conclusions.

*Troisième partie :*

ANNEXES

**Introduction.**

I. — Le Gouvernement de la République populaire d'Albanie soumet à la Cour le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire dans l'affaire dite du Détroit de Corfon, conformément à l'Ordonnance de la Cour en date du 26 mars 1948. En effet, comme l'ordonnance de la Cour le note parmi ses considérants, c'est le compromis conclu entre le Gouvernement de l'Albanie et le Gouvernement du Royaume-Uni le 25 mars 1948 qui « fait désormais la base sur laquelle la Cour devra connaître de ladite affaire et énonce les questions que les Parties sont convenues de soumettre à sa décision ».

De l'opinion du Gouvernement albanais, la conclusion du compromis précité en date du 25 mars 1948 était le seul moyen propre pour donner satisfaction à la Résolution du Conseil de Sécurité en date du 9 avril 1947. La Résolution ayant prévu que les Parties soumettent l'affaire à la Cour conformément aux dispositions de son Statut, il était nécessaire de notifier à la Cour un compromis établi entre les Parties, conformément à l'article 40 du

Statut de la Cour. Toutefois, contrairement à de telles dispositions de la Résolution du 9 avril 1947, le Gouvernement du Royaume-Uni a porté l'affaire devant la Cour par une requête unilatérale. Le Gouvernement albanais s'est vu obligé de s'opposer à ce que l'une des Parties soumette le différend devant la Cour seule et contrairement aux dispositions de son Statut. Le compromis conclu par les Parties le 25 mars 1948 leur a permis de porter l'affaire devant la Cour ensemble et conformément au Statut de la Cour. Le compromis se trouve ainsi « établi à la suite de la Résolution du Conseil de Sécurité du 9 avril 1947 », comme il est dit expressément dans son texte.

2. — En insistant sur la nécessité de soumettre le différend à la Cour par la voie du compromis à conclure avec le Gouvernement du Royaume-Uni, le Gouvernement de la République populaire d'Albanie avait aussi en vue la nécessité que les deux Parties déterminent l'objet du différend au sens de la Résolution du Conseil de Sécurité du 9 avril 1947. S'opposant à la requête unilatérale soumise par le Gouvernement du Royaume-Uni à la Cour le 13 mai 1947, le Gouvernement albanais s'opposait aussi à ce qu'une seule des Parties détermine l'objet du différend. Le compromis ne reproduit donc pas la demande contenue dans ladite requête britannique du 13 mai 1947, mais soumet à la Cour, aux fins de son jugement, les deux questions suivantes :

« 1) 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 en seraient suivis, et y a-t-il le cas de réparations à donner ?

2) 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 à donner satisfaction ? »

3. — Ces deux questions ensemble que les Parties sont convenues de soumettre à la décision de la Cour peuvent seulement répondre au présent différend, comme il s'est formé depuis 1946 entre les Gouvernements albanais et britannique, et embrassent tout son objet.

En effet, ce n'est pas du Gouvernement albanais et de sa responsabilité prétendue qu'il s'agissait d'abord et principalement dans la présente affaire. C'est le Gouvernement albanais qui, dès octobre 1946, s'est plaint le premier auprès du Gouvernement britannique de ses procédés dans les eaux territoriales albanaises, et le premier il s'est vu obligé de porter ses protestations auprès de l'Organisation des Nations Unies. Ces plaintes du Gouvernement albanais contre le Gouvernement britannique portaient sur des points déterminés. Toutefois, malgré toute l'insistance du Gouvernement albanais, on n'a pas donné à ces plaintes les suites

méritées. Par contre, lorsque plus tard le Gouvernement britannique souleva la question de la responsabilité du Gouvernement albanais pour l'incident survenu le 22 octobre 1946, sa plainte fut admise devant le Conseil de Sécurité. La prétendue responsabilité du Gouvernement albanais a été traitée comme une question touchant le maintien de la paix et de la sécurité, et cela à la suite de pures allégations et hypothèses formulées par le Gouvernement britannique sans aucune base dans les faits. Un procès d'atmosphère politique a été ainsi instruit contre le Gouvernement albanais, devant le forum mondial.

A la différence du procédé du Gouvernement britannique, les plaintes du Gouvernement albanais se fondaient sur des faits précis susceptibles d'être fermement établis sur la base du droit et que le Gouvernement albanais a soulevés avant que le Gouvernement du Royaume-Uni présentât ses prétentions.

Le Gouvernement albanais se doit à son insistance que ledit compromis en date du 25 mars 1948 a établi les véritables positions des deux Parties au différend en les mettant non seulement sur le pied de parfaite égalité devant la Cour, mais offrant enfin au Gouvernement albanais l'occasion de défendre ses droits lésés par le Gouvernement britannique.

4. — En ce qui concerne la procédure à suivre, les Parties audit compromis se sont remises à la Cour, eu égard au compromis, « de prendre conformément au Statut et au Règlement de la Cour, et après avoir consulté les agents des Parties, les dispositions qu'elle jugera appropriées pour la procédure à suivre ». L'Ordonnance de la Cour du 26 mars 1948 ayant pris en considération qu'à la date du 1<sup>er</sup> octobre 1947, le Gouvernement du Royaume-Uni avait déposé un Mémoire, contenant un exposé et des conclusions, relatif à l'incident survenu le 22 octobre 1946, et après avoir consulté les agents des Parties, a fixé le 15 juin 1948 comme le délai pour la présentation du Contre-Mémoire du Gouvernement albanais.

Eu égard à ces circonstances, le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire du Gouvernement albanais, soumis à la Cour dans le délai prescrit comme sa première pièce de la procédure écrite dans l'affaire présente et dont la base est désormais le compromis du 25 mars 1948, est appelé à soumettre à la Cour d'une part la réponse du Gouvernement albanais au Mémoire du Gouvernement britannique du 1<sup>er</sup> octobre 1947, et d'autre part l'exposé et les conclusions du Gouvernement albanais concernant la question visée au compromis du 25 mars 1948 sous n° 2.

Conformément à cet état de choses, le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire du Gouvernement albanais traite séparément la question n° 1 dudit compromis et sa question n° 2, tenant compte, en ce qui concerne la première question, de la

disposition de l'article 42, paragraphe 2, du Règlement de la Cour et, en ce qui concerne la question n° 2, de la disposition de l'article 42, paragraphe 1, de ce Règlement.

5. — Le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire du Gouvernement albanais est soumis à la Cour sous réserve de tous les autres moyens ultérieurs, preuves et pièces à l'appui à produire par le Gouvernement albanais conformément au Statut et au Règlement de la Cour. Pour autant que le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire se réfère aux faits et aux points de droit allégués par le Gouvernement britannique par rapport à la question 1 et à la question 2 du compromis du 25 mars 1948, réserve expresse est faite en ce qui concerne ces faits et ces points de droit qui ne sont admis et reconnus que pour autant qu'ils sont admis et reconnus dans le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire, expressément. Tous les faits et les points de droit contenus dans le Mémoire britannique non expressément reconnus par le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire, sont à considérer comme repoussés et rejetés *de plano* par le Gouvernement de la République populaire d'Albanie.

*Première partie.*

QUESTION N° 1 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 EN SÉRAIENT SUIVIS, ET Y A-T-IL LE CAS DE RÉPARATIONS A DONNER ?

La première question du compromis contient la plainte portée par le Gouvernement du Royaume-Uni contre le Gouvernement de la République populaire d'Albanie en la présente affaire. A l'appui de cette imputation, le Gouvernement britannique, dans son Mémoire du 1<sup>er</sup> octobre 1947, présente une série d'arguments qui, à l'analyse, résultent comme infondés. La plainte tout entière n'apporte aucune preuve valable et elle est inspirée d'une hostilité manifeste envers l'Albanie.

A. — LES FAITS

**Le canal nord de Corfou.**

(*Ad* paragraphes 5, 73 du Mémoire britannique.)

6. — Les eaux du détroit naturel connu sous le nom de canal nord de Corfou sont bornées au nord et à l'est par le littoral albanais et au sud et à l'ouest par le littoral nord-est de l'île de Corfou.

Le canal nord de Corfou, à part les eaux territoriales, comprend également des eaux intérieures comme, par exemple, du côté albanais, la baie de Saranda.

Le canal de Corfou est un détroit latéral naturel reliant deux libres espaces maritimes de la mer Ionienne. Ce détroit naturel n'est nullement une voie importante de communication entre ces eaux. Le canal de Corfou n'est qu'une voie latérale d'importance fort secondaire dans cette partie adjacente à la Méditerranée et, par sa position géographique, éloignée des grands courants de communication méditerranéens. Le caractère latéral et secondaire de cette voie ressort en outre par le fait que les mêmes espaces maritimes qui communiquent par le canal nord à l'est de l'île de Corfou, peuvent non seulement être reliés aussi par les eaux à l'ouest de l'île, mais leur communication par cette dernière route est en effet plus courte et se fait dans des mers libres et larges. Dans ces conditions, le détroit naturel de Corfou ne peut avoir qu'une fonction secondaire et locale par rapport à la liberté des mers et la rapidité des communications. L'importance limitée de la navigation et du trafic maritime qui l'empruntent en est la preuve. Depuis la création des moyens de transport modernes aucune grande route maritime de la Méditerranée, ni les paquebots, ni les bateaux marchands, ne passent par le Déroit de Corfou ; c'est pour les besoins plus modestes du trafic côtier et pour relier l'Adriatique sud-est avec principalement les ports de Saranda et de Corfou qu'est utilisé ce détroit naturel. Ce sont les barques, les bateaux légers desservant les ports locaux du littoral qui font essentiellement usage de cette route. Contrairement à la réalité, le Mémoire britannique élargit intentionnellement et exagère l'importance de la route passant par le Déroit de Corfou en la considérant comme une « route normale et directe reliant les mers ouvertes s'étendant au nord-est, nord et nord-ouest, et les mers s'étendant au sud-est de l'île de Corfou ». Les navires se rendant du talon d'Italie ou de l'Adriatique nord en Grèce et à fortiori dans la partie est de la Méditerranée, ne traversent pas le Déroit de Corfou. Encore depuis l'année 1945, dans les conditions maritimes difficiles d'après guerre, il n'y a pas de bateaux d'un tonnage élevé qui auraient emprunté cette voie latérale. Le représentant britannique au Conseil de Sécurité reconnaît que « la côte de l'Adriatique se prête donc particulièrement au cabotage en raison de la géographie physique de l'arrière-pays, qui est fertile mais montagneux et dispose de moyens de communications insuffisants » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 213). Bien qu'il prétende que le trafic y est intense, il ne présente comme moyenne mensuelle de ce trafic que 6 vedettes à moteur et 15 caïques.

Si des bâtiments de guerre britanniques ou grecs traversent le canal de Corfou depuis la fin de la guerre, la raison de choisir cette route n'est pas une simple question de navigation générale,

un autre but susceptible de provoquer des incidents contre l'Albanie entre en ligne de compte.

7. — Le détroit naturel secondaire qu'est le canal nord de Corfou ne saurait donc être rangé parmi ces détroits dont la position géographique exceptionnelle a déterminé au cours de l'histoire leur rôle important pour relier directement les grands espaces maritimes, et servir ainsi de route maritime internationale. La prétention contraire du Gouvernement britannique ne peut pas être maintenue en face des faits : d'un tonnage net d'environ vingt millions de tonnes qui a passé dans l'année 1934 dans les ports principaux de l'Adriatique tels que Trieste, Venise, Rijeka, Dubrovnik, Split et Sušak, la plus grande partie est passée à travers Otrante, et à travers le canal de Corfou est passée une quantité minime, principalement des bateaux de cabotage (voiliers et voiliers à moteur) et de petite navigation.

Ceci est également confirmé par tous les manuels maritimes tels par exemple *Mediterranean Pilot* (vol. III, édition VII, 1946, pp. 40 et 41), *Portolano del Mediterraneo*, *Segelhandbuch für das Mittelmeer*, ainsi que par les autres manuels qui, dans les instructions relatives à l'entrée dans la Méditerranée soit des ports de la partie occidentale, soit de la partie sud de la Méditerranée ou finalement du Levant et de la mer Égée (et ceux-ci même en cas d'utilisation du chenal de Corinthe), recommandent le passage à travers Otrante à l'ouest de l'île de Corfou, c'est-à-dire entre le cap Santa Maria di Leuca et l'île de Fano.

Il résulte clairement de ces données que le canal de Corfou n'est point une artère maritime internationale de première importance (*an international highway*) comme l'affirme le Gouvernement britannique dans son Mémoire à la page 21 (partie II — Les faits, paragraphe 5). Le Gouvernement albanais soutient que ce canal n'est qu'un passage ordinaire d'importance purement locale pour les ports les plus proches grecs et albanais de cette région.

8. — A part les facteurs ci-dessus mentionnés sur le caractère local et le trafic réduit du Déroit de Corfou, il convient d'ajouter l'état précaire des ports et des moyens de transport maritime albanais. Ayant une longue frontière maritime et disposant de quelques ports et rades comme Saranda, l'Albanie, toutefois, n'a jamais possédé jusqu'à présent une marine marchande et d'autant moins une marine de guerre. Ayant été des siècles entiers sous la domination turque, l'Albanie n'a jamais pu développer une marine propre. Ainsi le peuple albanais n'était pas à même de tirer un meilleur parti de sa mer et de ses richesses. Il n'existe sur le littoral et les lacs albanais que des barques pour la pêche et le mouvement local, nullement désignées pour un trafic côtier plus distancé. Ceci vaut pour toute la côte.

albanaise, de Shkodra (Scutari) jusqu'au port de Saranda. Les ports albanais étaient desservis principalement et d'une façon plus ou moins régulière par quelques lignes étrangères de petite navigation.

L'état précaire des ports albanais s'est trouvé exceptionnellement aggravé à la fin de la guerre à la suite des bombardements et des dévastations allemands. Ni les Italiens ni les Allemands n'ont laissé dans aucun de ces ports des navires, des installations et du matériel qui pouvaient servir à l'Albanie. Le Gouvernement albanais a été obligé de procéder dès l'année 1945, par ses propres ressources limitées, à la réparation sommaire des ports et de leurs installations, en particulier à Durres (Durazzo) et Vlora (Valona) pour les rendre utilisables autant que possible.

Tel est l'état de choses même en octobre 1946 : l'Albanie ne possède aucune marine de guerre et l'organisation nécessaire en armes et en hommes. Il n'existe aucun vaisseau de guerre albanais de n'importe quel type, d'autant moins une flotte albanaise. Le contre-torpilleur albanais mentionné par le représentant du Gouvernement d'Athènes dans sa lettre n° 678 du 10 mars 1947 (annexe 1) adressée au Secrétaire général des Nations Unies est une pure invention ; à cette époque il n'y a aucun contre-torpilleur albanais comme il n'y a non plus aucun sous-marin, ni en général aucun autre navire de guerre qui serait en possession ou à la disposition du Gouvernement albanais. Sur tout le littoral albanais, les autorités albanaises ne disposent que de quelques vedettes et canots à moteur. Le pays est pareillement dépourvu d'autres engins navals et installations spéciales dans ses ports. C'est essentiellement l'armée de terre qui pourvoit à la sécurité et à la défense des ports et des eaux albanaises. La navigation albanaise dans le canal nord de Corfou est, comme il est d'ailleurs sur toute la côte, d'importance locale et limitée au mouvement côtier dans les eaux albanaises.

9. — Il convient d'ajouter à cet état de choses le fait que le détroit naturel qu'est le canal nord de Corfou constitue une frontière d'État entre l'Albanie et la Grèce. Ceci revêt une importance particulière du fait que le Gouvernement d'Athènes se considère en état de guerre avec l'Albanie.

En relation avec ce qui précède, le passage des navires étrangers et en premier lieu de bâtiments de guerre par ce détroit, en d'autres termes la question de la liberté de passage, est lié nécessairement pour l'Albanie avec le problème de la sécurité du pays.

Les États se trouvant au cours de l'histoire devant un tel problème de sécurité, n'ont jamais manqué de prendre des mesures appropriées. Il serait, certes, étrange si le Gouvernement albanais n'était pas préoccupé d'en faire autant. Toutefois, même à cet égard, il faut noter que, dans les conditions actuelles,

l'Albanie, en tant que Puissance maritime, ne dispose pas des moyens nécessaires de défense maritime.

Dans ces circonstances, à savoir d'une part l'état précaire des ports et le manque de moyens de défense appropriés, et de l'autre la tension politique existant à la frontière gréco-albanaise à cause de l'attitude hostile du Gouvernement d'Athènes, les marines de guerre grecque et britannique ont créé des incidents dans les eaux territoriales albanaises et violé la souveraineté de l'État albanais.

#### Le chenal navigable dans le canal de Corfou.

(Ad paragraphes 6, 7, 73 du Mémoire britannique.)

10. — La navigation n'est aucunement difficile par le canal nord, les eaux étant partout profondes (environ 60 mètres) et basses seulement par quelques endroits du littoral. Pour traverser ces eaux, la navigation de toute sorte emprunte donc depuis toujours la ligne par le milieu du canal comme étant la route la plus courte.

D'après le Mémoire britannique, la guerre de 1940-1945 a arrêté la navigation par le canal nord étant donné que de nombreuses mines ont été posées dans le canal ainsi que dans les espaces adjacents par les Italiens et par les Allemands. Toutefois, les Puissances de l'Axe auraient établi et maintenu un chenal nettoyé pour permettre la navigation par le canal. Ce chenal italo-allemand aurait été, par la suite, nettoyé par les dragueurs britanniques et serait représenté comme « chenal déminé du nord de Corfou » sur les cartes annexes 5 et 7 du Mémoire (cf. par. 6 du Mémoire).

D'après le Mémoire (par. 7 *in fine*), « le chenal déminé du nord de Corfou a existé et a été utilisé pour les besoins de la navigation depuis environ le mois de juin 1940, ainsi que le savait bien le Gouvernement albanais, à toutes les époques pertinentes de l'année 1946 ».

11. — Le Mémoire ne présente aucune preuve à l'appui de son affirmation que le chenal navigable existait depuis juin 1940 ; la carte allemande (voir annexe 2 du Mémoire) ne contient aucune indication quant au prétendu chenal, si ce n'est une ligne passant à travers le canal et qui ne prouve rien. D'ailleurs, la carte n'est pas datée, et rien ne prouve qu'elle est authentique. Elle ne garantit nullement que les Allemands n'ont pas mis de nouvelles mines dans le canal nord avant d'être obligés de se retirer.

La valeur de cette carte est encore moindre si l'on tient compte du fait que des preuves existent sur l'opposition entre les positions des champs de mines réels et les positions des champs de mines inscrits sur les cartes allemandes. Ainsi, il a été trouvé dans les eaux territoriales yougoslaves un grand nombre de champs de

mines qui n'ont pas été inscrits sur les cartes allemandes, ce qui prouve clairement qu'à l'occasion de leur retraite, les Allemands posaient des champs de mines clandestins. Exemples : 1) dans la Boka Kotorska à la position de Melin-Tivat il a été dragué quarante-deux mines magnétiques mouillées qui n'étaient pas indiquées sur les cartes allemandes ; 2) de même, sur la côte ouest de l'île de Krk à partir de Glavotok jusqu'à la baie de Janja se trouvent toujours reposant sur le fond des mines magnéto-acoustiques tout près de la côte et qui pourtant ne sont pas inscrites sur les cartes (voir annexe 14).

De même, des mines de profondeur ou des mines flottantes ont été trouvées même aux endroits où personne ne supposait qu'elles pouvaient se trouver, ou même aux endroits dans la proximité desquels il n'y a pas eu de champs de mines. Ceci peut être prouvé par les données suivantes :

1) Dans le chenal de Farezina, entre les positions  $45^{\circ} 10' 55''$  N. —  $14^{\circ} 15' 18''$  E. et  $45^{\circ} 10' 44''$  N. —  $14^{\circ} 16' 02''$  E., on a trouvé douze mines alors que la plus proche rangée de mines se trouvait au nord et au sud à 1 mille marin de distance de cette ligne.

2) Dans le golfe de Rasa les mines n'ont pas été posées devant le môle à charbon mais entre la baie de Salamica et le cap Frumento à 1,5 mille marin au sud-est.

12. — D'autre part, l'annexe 2 (carte allemande) du Mémoire britannique présente le tracé du prétendu chenal déminé qui aurait été établi par les Puissances de l'Axe. Le Gouvernement albanais conteste l'existence de ce chenal parce qu'il n'en a aucune connaissance et le Gouvernement britannique lui-même ne porte aucune preuve à l'appui. En outre, des discordances frappantes existent entre les annexes 5 et 7 du Mémoire britannique qui prétendent présenter le même chenal : alors que l'annexe 5 montre les lignes 18/32 et 18/34 en ligne droite de Butrinto à l'extrême pointe est de Corfou vers le nord-ouest, dans l'annexe 7 et dans toutes les autres cartes annexées au Mémoire britannique et établies par la suite, cette route a été détournée vers la baie et le port de Saranda, de sorte que le chenal d'une largeur d'un mille marin touche par sa partie est la pointe Denta au sud de Saranda.

Le prétendu passage à travers le chenal nettoyé par les Allemands diffère dans une certaine mesure des passages inscrits dans les annexes britanniques 5 et 7. Le prétendu passage allemand (annexe britannique 2) ne touche point la pointe Denta. En tout cas ce chenal n'est pas identique à celui de l'annexe 7, car le chenal allemand prétendu déminé tourne vers le nord plus au sud (entre pointe Denta et Saint-Georges) que celui de l'annexe 7.

13. — Contrairement à la prétention britannique, le Gouvernement albanais affirme qu'il n'a jamais eu connaissance que le prétendu chenal déminé du nord de Corfou ait existé et ait été utilisé depuis juin 1940. Le Gouvernement albanais n'existait pas en 1940 et il ne possède pas d'informations directes, provenant de ses propres sources, au sujet de mines posées le long de son littoral, de leur déminage ainsi que du chenal qui aurait été frayé dans les eaux albanaises.

Les propres moyens techniques manquent à l'Albanie pour explorer les champs de mines autour de son littoral et d'autre part son gouvernement n'avait pas d'occasion à s'assurer de documents ou de personnes susceptibles de lui fournir des informations. La navigation albanaise étant dans l'état qui vient d'être décrit plus haut (voir par. 8), ne permettait pas à son gouvernement de suivre de plus près les conditions dans les eaux autour du littoral albanais. D'ailleurs, les barques, les caïques, les canots à moteur albanais n'étant pas d'un tonnage élevé et à tirant d'eau plus profond, continuaient à se mouvoir aux différents secteurs du littoral à Durres, à Valona, à Himara, à Saranda, sans qu'il y ait eu d'accidents.

Le Gouvernement albanais a le droit de considérer et considère comme des actes illicites tous les dragages que la marine britannique aurait effectués à diverses époques dans les eaux territoriales albanaises sans avoir demandé et obtenu son consentement.

En plus de toutes ces raisons et ces circonstances, le Gouvernement albanais n'a pas été admis à l'Organisation internationale de nettoyage des eaux, il a été privé du droit de participation à ses travaux (voir par. 21-27).

14. — C'est seulement en janvier 1946 et à la suite de demandes répétées que le Gouvernement albanais a été pour la première fois informé des voies considérées navigables dans ses eaux. Le chef de la Mission militaire britannique à Tirana, le général Hodgson, lui a remis le 25 janvier 1946 deux cartes Médri et une carte « Gulf of Kotor to Corfu », où le chenal navigable au nord de Corfou de la baie de Vlora et des parages de Durres est tracé en couleur verte. De ces documents il est question plus loin.

#### Les dragages de mines en 1944-1945.

(Ad paragraphes 11, 12 du Mémoire britannique.)

15. — Suivant le Mémoire britannique, les régions suivantes des eaux territoriales albanaises auraient été « déminées ou explorées » par les dragueurs britanniques :

- 1) canal nord de Corfou (octobre 1944, janvier et février 1945) ;
- 2) baie de Valona (novembre 1944) ;
- 3) abords de Durazzo (décembre 1944, mars 1945).

Le Mémoire ajoute « ni l'Albanie ni aucune autre Puissance ne fit objection à ces opérations ».

Le Gouvernement albanais non seulement n'a pas été informé, mais en fait n'a rien su de tous ces différents dragages. Il a eu connaissance seulement de celui effectué dans les parages de Durres en mars 1945. Ce dragage seul fut effectué avec sa connaissance et son consentement et aussi avec sa participation. La Mission militaire britannique en Albanie a demandé en mars 1945 à l'État-Major général de l'armée nationale albanaise l'autorisation pour ledit dragage, ce qui lui a été accordé. Le capitaine de marine Avdi Mati, chargé de la défense côtière, a assisté à cette opération. Relativement à ce dragage il est exact de dire que non seulement « aucune objection n'a été élevée ni par l'Albanie ni par aucune autre Puissance », mais que ce dragage a été dûment effectué avec le consentement de l'Albanie.

C'est grâce à la présence de son représentant lors de ces opérations dans les parages de Durres que le Gouvernement albanais a pris connaissance de la découverte d'une mine magnétique à cette occasion par les forces britanniques (voir annexe 2).

16. — Quant à tous les autres dragages ou explorations allégués par le Mémoire britannique, ils ont été effectués à l'insu complet du Gouvernement albanais. L'Albanie n'a pas été informée de ces dragages ou explorations et de leurs résultats ni au préalable ni après. En ce qui concerne plus particulièrement les dragages ou explorations qui auraient été entrepris en février et mars 1945 dans le canal nord de Corfou, c'est-à-dire après la libération de l'Albanie, c'est seulement lors des débats devant le Conseil de Sécurité et par le Mémoire du 1<sup>er</sup> octobre que le Gouvernement albanais en a été informé. Étant ainsi tenu à l'écart et dans l'ignorance complète de ces opérations, le Gouvernement albanais n'a pu ni s'en rendre compte ni les contrôler et ne peut que les dénoncer comme des actes illicites. Il est bon de noter, en outre, qu'il y a des incertitudes évidentes concernant les dragages ou explorations allégués par le Mémoire britannique.

17. — Dans sa note verbale adressée à la légation d'Albanie à Belgrade le 10 novembre 1946 (Mémoire, p. 26, et annexe 6, document IV), le Gouvernement britannique parle des « premiers nettoyages faits par des navires britanniques en octobre 1944 et en février 1945 » dans les détroits de Corfou. D'autre part, dans sa note du 9 décembre 1946 ainsi que dans sa requête du 13 mai 1947, le Gouvernement britannique ne parle, en ce qui concerne le canal de Corfou, que d'octobre 1944. Les dragueurs britanniques auraient dragué ou exploré : « les parages de Durazzo : décembre 1944-mars 1945, baie de Valona : décembre 1944, canal nord de Corfou : octobre 1944 ».

Ce n'est pas pour la première fois qu'une pareille incertitude concernant le dragage qui aurait été fait en février 1945 dans

le canal nord de Corfou, apparaît dans les déclarations britanniques.

Le membre soviétique du Comité Medzon, lors de la lecture du procès-verbal de la 9<sup>me</sup> séance, « relève certaines inexactitudes de caractère technique qu'il serait désirable de rectifier, savoir : 1) Paragraphe 94. — Au cours de la réunion extraordinaire du Comité, le 28 octobre 1946, le Com. Lamb a dit que le détroit avait été dragué par les forces navales britanniques au début de 1945 et à la fin de 1944, c'est pourquoi j'ai demandé quand exactement le détroit avait été déminé, avant ou après la fin de la guerre. (Paragraphe 103.) Dans le procès-verbal, il est dit seulement que le détroit a été déminé en 1944. » (Procès-verbal de la 10<sup>me</sup> séance du Comité Medzon du 10 décembre 1946.) En vérité, aucune explication n'a suivi cette observation.

18. — Si certains de ces dragages ou explorations sont douteux, il reste en outre à établir quelles opérations ont été des dragages et quelles autres des explorations. La note britannique précitée du 10 novembre 1946 mentionne des nettoyages, mais la note britannique du 9 décembre 1946 et la requête du 13 mai 1947, ainsi que le Mémoire, parlent indistinctement des actions de dragages ou d'explorations, sans préciser dans quel cas il y a eu dragage et dans quel autre exploration. La question peut sans doute avoir son importance s'il s'agit d'apprécier les résultats de ces deux actions différentes.

En fait, jusqu'à présent, personne d'autre que le Commandement britannique n'a connaissance des rapports concernant ces travaux de dragage ou d'exploration entrepris par ses forces : si tard qu'en novembre 1946, « 12. Commander Semitko demande s'il serait possible d'avoir connaissance, lors de la prochaine réunion, des deux rapports afférents au déminage de la zone dont il s'agit et qui a eu lieu en 1944, et de celui qui a été opéré récemment. 13. Le Président indique que cela sera fait. Il informera le membre britannique du Comité qu'il devra avoir ces rapports lors de la prochaine réunion. » (Procès-verbal de la séance urgente du Comité Medzon du 16 novembre 1946, par. 12 et 13.) Toutefois, le membre britannique du Comité n'a pas produit les rapports en question ni lors de la prochaine réunion ni plus tard, et il paraît que depuis il n'a plus été question de ces rapports. Ainsi le Gouvernement britannique est donc jusqu'à présent seul et exclusif juge des résultats des dragages ou explorations entrepris par ses forces dans les eaux albanaises en 1944-1945. Les informations et les opinions qu'il donne et qu'il professe à cet égard, n'ont pu être contrôlées ni par le gouvernement riverain directement intéressé, à savoir le Gouvernement albanais, ni par l'Organisation internationale compétente de déminage.

19. — Après la libération du pays, le Gouvernement albanais s'est adressé à plusieurs reprises à la Mission militaire britannique à Tirana pour lui demander des informations sur les possibilités

de navigation dans les eaux côtières albanaises, sur les zones minées et les routes sûres menant vers les ports d'Albanie.

C'est à la suite de ces demandes que le 25 janvier 1946 le général Hodgson, chef de la Mission militaire britannique à Tirana, a remis au Gouvernement albanais une lettre accompagnée de deux cartes Médri avec brochures et une carte intitulée « Gulf of Kotor to Corfu ».

Sur les cartes Médri remises par le général Hodgson sont marqués des champs de mines en deux zones de danger : zone n° 17 se trouvant entièrement le long du littoral albanais et s'étendant du nord de Durres jusqu'au sud de Valona couvrant ces deux ports ; l'autre zone de danger, n° 18 a, descend des eaux albanaises au nord du port de Saranda pour s'étendre vers le sud dans les eaux grecques jusqu'à l'Égée. A travers ces deux zones de danger, trois routes navigables sont représentées sur les cartes : route n° 17/1 menant vers Durres, route n° 17/2 menant à Vlora et route 18/53 et 18/54 menant en ce qui concerne les eaux albanaises au nord de Corfou le long du littoral albanais vers Vlora (Valona). La dernière route a reçu depuis dans les éditions Médri subséquentes les numéros 18/32 et 18/34.

Les chenaux nettoyés à travers ces champs de mines sont tracés, en couleur verte, sur la carte intitulée « Gulf of Kotor to Corfu ». Et la lettre du général Hodgson accompagnant ces documents fait observer : « The green lines on the Chart show swept channels. C-in-C Med. takes no responsibility for the accuracy of this chart and any Albanian vessels using the information given in it do so at their own risk. » (Annexe 3.)

La lettre du 25 janvier 1946 du général Hodgson a fait ainsi remarquer *motu proprio* au Gouvernement albanais que, malgré le nettoyage déjà effectué, les voies sur la mer ne peuvent pas être considérées comme étant sûres et que les bateaux y naviguent à leurs risques et périls.

20. — Il ressort donc clairement de ce qui a été dit plus haut que rien n'est certain en ce qui concerne ces prétendus dragages dans les eaux albanaises et spécialement dans la partie nord du canal de Corfou. Non seulement le Gouvernement britannique ne donne pas de dates précises et ne présente pas les rapports y relatifs, mais il résulte de la lettre du général Hodgson que, même si l'on suppose que vraiment des dragages ont été effectués, les résultats obtenus ne donnent aucune garantie pour la navigation. C'est pourquoi, en prévision d'incidents qui pourraient avoir lieu dans l'avenir, les autorités britanniques, qui prétendaient avoir effectué elles-mêmes les divers dragages et explorations, se déchargent d'avance de toute responsabilité.

**L'Organisation internationale pour le nettoyage des mines des eaux européennes et l'Albanie.**

(Ad paragraphes 8-10 du Mémoire britannique.)

*La constitution de l'Organisation, ses principes.*

21. — A la fin des hostilités, en mai 1945, une « Organisation internationale pour le nettoyage des mines des eaux européennes » fut instituée en vertu d'un accord conclu entre les Gouvernements de l'U. R. S. S., des États-Unis, du Royaume-Uni et de la France.

Le Mémoire décrit les buts et les fonctions du Comité international central de déminage (*International Central Clearance Board*) différemment de l'accord du 22 novembre 1945 (voir Mémoire, annexe 3, p. 54), qui les a définis et stipulés dans son texte. On cherche en vain dans l'accord la plupart des textes se rapportant aux buts prétendus du Comité international central que le Mémoire (par. 8, *ad i, littera e, ad ii*) y voit « définis dans un accord écrit daté du 22 novembre ». D'autre part, le Comité international central n'est pas toute l'organisation comme le prétend le Mémoire britannique, il n'est qu'une partie, quoique d'une autorité particulière, de l'Organisation internationale pour le nettoyage des eaux européennes (*International Organization for the Clearance of Mines in European Waters*). Le Mémoire omet de mentionner les fonctions de l'Organisation qui sont expressément prévues dans ledit accord et sont d'importance essentielle pour son œuvre. Il y a lieu de noter particulièrement les dispositions suivantes de l'accord du 22 novembre 1945 :

a) L'Organisation est créée en vue « de répondre aux besoins de toutes les Puissances maritimes intéressées » dans « toutes les eaux européennes avec le même soin et la même rapidité ».

b) Toutes les mers européennes sont divisées en quatre zones, et pour chacune d'elles est créé un comité zonal responsable devant le Comité international central. Celui-ci est composé des représentants des quatre grandes Puissances (U. R. S. S., France, Royaume-Uni, U. S. A.), et présidé par un officier naval britannique.

c) Un comité de la zone méditerranéenne pour le nettoyage des mines (*Mediterranean Zone Mine Clearance Board*) fut créé pour la zone méditerranéenne s'étendant de la ligne cap Saint-Vincent — cap Blanco jusqu'aux eaux territoriales de la Turquie qui en étaient exclues.

d) Le comité zonal est appelé à diviser la zone en sous-zones, « dont le déminage sera confié aux Puissances côtières intéressées ainsi qu'à d'autres Puissances navales ... » (par. 2 de l'accord). « Chaque Puissance se chargera du déminage de ses propres eaux côtières » (par. 12 de l'accord).

e) Il incombe à chaque comité zonal, entre autres, d'attribuer les forces de déminage, affectées à la zone par le Comité central, aux

Puissances représentées au sein du comité de zone qui ne disposent pas de forces de déminage suffisantes pour leur permettre de nettoyer le secteur dont elles sont responsables » (par. 7 de l'accord).

f) Le comité zonal peut toujours réajuster les limites des sous-zones dans sa zone si cela devient nécessaire ; le Comité central peut en faire autant en ce qui concerne les limites des zones.

22. — L'organisation était visiblement créée pour que tous les États maritimes des eaux européennes collaborent et s'entraident en vue du nettoyage rapide de leurs eaux des mines. Dans ce but, l'Organisation peut allouer les moyens techniques nécessaires à ceux de ses membres qui en manquent.

Tous les États maritimes européens devant être membres de l'Organisation, il est tout naturel que chaque Puissance entreprenne le nettoyage de ses propres eaux. Une telle règle répond aussi à l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907 relative à la pose de mines sous-marines automatiques de contact, qui a stipulé que « chaque Puissance devra procéder dans le plus bref délai à l'enlèvement des mines qui se trouvent dans ses eaux ».

En effet, on ne voit pas comment d'autres États pourraient se substituer dans les eaux territoriales à l'État qui possède le droit de souveraineté.

*La pratique de l'Organisation ; la non-admission de l'Albanie.*

23. — D'après les dispositions de l'accord du 22 novembre 1945, la participation de l'Albanie, pays littoral de la Méditerranée, à l'Organisation internationale de déminage, est tout indiquée ; toutefois l'Albanie a été tenue à dessein à l'écart. D'après l'article 9 de l'accord : « Le Comité de la zone méditerranéenne se composera des délégués de la France, de la Grèce, de l'U. R. S. S., du Royaume-Uni, des États-Unis et de la Yougoslavie, sous la présidence d'un officier naval britannique. Des représentants de l'Allemagne et de l'Italie seraient invités, lorsque le Comité le jugera utile, à assister aux séances afin de fournir des renseignements et de recevoir des directives. L'Égypte, le Portugal, l'Espagne et la Turquie seront invités à envoyer des observateurs aux comités. » Ainsi, parmi tous les nombreux pays riverains de la Méditerranée, y compris tous les pays neutres, dont les eaux territoriales étaient minées, l'Albanie n'est pas représentée au Comité méditerranéen.

L'argument britannique selon lequel l'Albanie n'a pas été admise à l'Organisation parce qu'elle ne possédait pas de dragueurs de mines est infondé et sans valeur. Il est même en contradiction avec les dispositions de l'article 12 stipulant expressément que « chaque Puissance se chargera du déminage de ses propres eaux côtières et en outre d'un secteur de haute mer avoisinant, proportionnellement aux forces de déminage dont elle dispose ou qui ont été mises à sa disposition ».

D'autres pays, telle l'Égypte, ne possédant non plus de dragueurs de mines, ont été admis à l'Organisation. De même la Turquie, dont les eaux territoriales sont exclues de la juridiction du Comité Medzon (annexe *a* de l'accord), a été appelée à en faire partie. Si ces pays ont été reçus comme observateurs, c'est à cause de leur non-participation à la guerre ou de leur neutralité et non parce qu'ils n'avaient pas de dragueurs de mines. Les discussions subséquentes dans le Comité méditerranéen ont confirmé que la possession de dragueurs de mines n'était non plus pour l'Albanie la vraie condition *sine qua non*. D'après les membres britannique et grec l'Albanie n'était pas admise à l'Organisation parce que « l'une des raisons était que l'Albanie ne possédait pas de dragueurs de mines ». (Comm. Hannah, procès-verbal du Comité méditerranéen du 10 décembre 1946, par. 8.) Il y avait donc d'autres raisons pour ces membres du Comité. L'argument a été discuté par le représentant de l'U. R. S. S. au Comité central, le 14 novembre 1946, ainsi : « Chaque pays doit déminer ses propres eaux territoriales. Si un pays n'en a pas les moyens, le Comité les lui fournit. Si l'Albanie ne dispose pas de moyens suffisants, cela tient à ce qu'elle n'a pas été représentée, jusqu'à l'heure actuelle, au sein du Comité méditerranéen où est même représenté un ancien pays ennemi. » (Procès-verbal de la 31<sup>me</sup> séance du Comité central du 14 novembre 1946, par. 337.) Aussi, après l'incident survenu le 22 octobre à deux contre-torpilleurs britanniques dans les eaux albanaises, la circonstance que l'Albanie ne possède pas de dragueurs de mines ne jouait plus aucun rôle afin que les membres du Comité méditerranéen acceptassent « la suggestion qu'on demande au Comité central de prendre une décision sur le point de savoir si le Gouvernement albanais est prêt à assumer la responsabilité de la zone 17 du Comité ». (Procès-verbal de la 10<sup>me</sup> séance du Comité Medzon du 10 décembre 1946, par. 8 *in fine*.) Cette proposition demandant à l'Albanie de se charger du nettoyage de ses eaux autour de Durres et de Vlora n'a pas réuni l'unanimité nécessaire seulement pour la raison que les membres soviétique et yougoslave du Comité insistèrent que l'Albanie soit invitée à se charger du nettoyage de toutes ses eaux et non seulement de la zone 17.

Cela prouve qu'à cette époque le Comité ne considérait pas que le manque de dragueurs de mines soit une raison valable pour empêcher l'Albanie de participer à ses travaux.

24. — La participation de l'Albanie à l'Organisation de déminage répondant seulement à l'accord du 22 novembre 1945, les mesures prises par le Comité central et le Comité méditerranéen concernant les eaux albanaises confirment l'opinion de la Conférence de La Haye de 1907 : « toute autre solution serait difficile à appliquer.... ».

Dès sa première séance, le 5 novembre 1945, le Comité méditerranéen Medzon s'est trouvé obligé de décider sur la façon de pro-

céder à l'égard des deux zones de danger n° 17 et n° 18 a. Ne comptant pas l'Albanie parmi ses membres, le Comité pouvait envisager seulement deux solutions : soit à demander à l'Albanie son concours *ad hoc* toujours quand le besoin se ferait sentir, soit à procéder dans les eaux albanaises sans se préoccuper de la souveraineté de l'Albanie. Il n'est pas difficile de croire que, en ce qui concerne la première solution, divers membres du Comité tels les membres britannique et grec ne la voulaient pas ; en ce qui concerne la deuxième solution le Comité ne pouvait pas la prendre. Le résultat en était que toute action concernant le nettoyage des eaux albanaises se trouvait paralysée.

Ainsi, plutôt que de reconnaître à l'Albanie ses droits sur toutes ses eaux, certains délégués et particulièrement le délégué britannique ont préféré paralyser les travaux de l'Organisation et mettre celle-ci dans un état de carence relativement à la zone 17.

En ce qui concerne la zone de danger n° 18 a se composant d'eaux grecques et albanaises, le Comité méditerranéen a décidé, le 5 novembre 1945, que la Grèce serait responsable pour le nettoyage de toutes ses eaux. Ainsi, ce ne serait pas l'Albanie qui devrait pourvoir au nettoyage de ses propres eaux territoriales et même intérieures, mais ce serait un autre État qui opérerait dans son domaine maritime. Le résultat de cette décision du Comité méditerranéen, dérogeant à la souveraineté de l'État albanais, est le même que celui concernant la zone de danger n° 17, c'est-à-dire que même les eaux albanaises dans la zone de danger n° 18 a n'ont pas été draguées par l'Organisation internationale de déminage jusqu'à aujourd'hui.

25. — Ainsi ignorée et tenue à l'écart des activités de l'Organisation de déminage, l'Albanie a été également tenue dans l'ignorance de tous les travaux et de tous les renseignements fournis par le Bureau central international de renseignements et par le Service international des itinéraires et des informations.

Contrairement à l'affirmation britannique, le Gouvernement albanais ou toute autre autorité albanaise, pendant la période octobre 1945-octobre 1946, n'a reçu aucune communication directe provenant soit au Comité méditerranéen soit desdits Services internationaux contenant des informations au sujet des eaux minées et des voies navigables. Entre autres, elle n'ont pas reçu non plus les trente copies qui auraient été adressées chaque mois durant les mêmes périodes au ministère des Travaux publics à Tirana.

Avant la lettre du général Hodgson mentionnée ci-haut, le Gouvernement albanais ne fut donc jamais informé par l'Organisation internationale de déminage du prétendu chenal navigable dans le canal nord et des travaux de déminage effectués dans cette région.

26. — La non-admission intentionnelle et non fondée de l'Albanie à l'Organisation internationale de nettoyage des mines et qui est à la base de l'état de choses peu satisfaisant qui vient

d'être décrit, a été depuis trouvée non justifiée par différents membres du Comité méditerranéen lui-même, tel le représentant de l'U. R. S. S., qui trouve que « le Comité de la zone méditerranéenne a commis une erreur quand, lors de sa première réunion, il a inclu les eaux territoriales albanaises (eaux d'une Puissance souveraine) dans la zone grecque de responsabilité nationale ; jusqu'à présent le Comité n'a pas rectifié son erreur » (séance du Comité méditerranéen du 18 mars 1947, procès-verbal n° 61, n° 3, p. 63) et que « la décision prise à l'origine d'inclure les eaux territoriales albanaises dans une zone, relativement à laquelle la responsabilité était confiée à une autre Puissance, n'était pas correcte, l'Albanie n'étant pas représentée à la réunion ». (Procès-verbal de la séance du Medzon du 4 février 1947 par. n° 16.)

L'attitude du Gouvernement britannique envers l'Albanie à la suite des incidents des 15 mai et 22 octobre 1946 a empêché que les deux comités de l'Organisation internationale de déminage réparent l'injustice commise à l'égard de l'Albanie. C'est le président britannique du Comité central qui déclare immédiatement après l'incident du 22 octobre 1946 : « selon le point de vue britannique, il n'est pas question pour le moment d'inviter l'Albanie à envoyer un observateur ». (Cap. Nichols, président du Comité central, dans la 31<sup>me</sup> séance les 31 octobre, 1<sup>er</sup> et 5 novembre 1946, par. 320.) Ce n'est pas pour la première fois que le président britannique du Medzon également trouve toujours des prétextes pour s'opposer à l'admission de l'Albanie : ainsi, à la séance du 2 juillet 1946 du Comité méditerranéen, « le président a dit que le président du Comité central avait demandé si le membre grec accueillerait favorablement un membre albanais. Le membre grec a répondu qu'il voudrait demander des instructions à ce sujet à son Gouvernement » (7<sup>me</sup> séance du Medzon, p. 21, date 2 juillet 1946) ; et à la même séance le même président du Comité Medzon ajoute que « le commandant en chef naval allié n'était pas en ce moment favorable à l'invitation d'un membre albanais au Comité. Il était d'avis que le Comité pourrait accepter toute information disponible concernant les plans et les besoins de dragage albanais » (par. 22). (Voir annexe 4.) Ainsi, par une façon de procéder bien étrange, les délégués britanniques prétendent faire dépendre l'invitation de l'Albanie au bureau méditerranéen de l'attitude du Gouvernement grec et du commandant naval en chef britannique en Méditerranée ; un tel argument est complètement dénué de fondement puisque la compétence du commandant naval en chef se limite seulement aux opérations de dragage dans les eaux territoriales des pays ex-ennemis et non de l'Albanie.

En ce qui concerne la proposition du Comité méditerranéen de charger l'Albanie du nettoyage de ses eaux, le président britannique du Comité méditerranéen a dit : « Comme le Conseil de Sécurité réuni en ce moment s'occupe de l'affaire relative aux

mines de Corfou dans son ensemble, il ne paraît pas possible de débattre la question jusqu'à ce que les Nations Unies aient réglé le différend. » (Procès-verbal de la 11<sup>me</sup> séance du Comité méditerranéen du 4 février 1947, par. 14.)

27. — De l'analyse des faits précités et de la lecture des procès-verbaux du Comité central et du Comité Medzon de l'Organisation internationale de déminage, il résulte que l'Albanie, sans aucune raison fondée, a été privée de la possibilité de procéder aux opérations de dragage dans ses eaux territoriales, et de veiller à la sécurité de la navigation en général et spécialement dans le canal de Corfou. Sur l'insistance des membres britannique et grec de l'Organisation de déminage, des décisions injustes ont été prises au détriment des droits et des intérêts de l'Albanie en tant qu'État souverain, riverain de la Méditerranée.

#### Les conditions dans le canal nord 1945-1946.

(Ad paragraphe 13 du Mémoire britannique.)

28. — Le tableau que le Mémoire (par. 13) donne du mouvement maritime passant par le prétendu chenal dans le canal nord et qui aurait duré « en fait jusqu'à mai 1946 », simplifie trop les choses. Les conditions prévalant au chenal nord jusqu'au mois de mai 1946 auraient pu être au point de vue britannique telles que le Mémoire les décrit : « ... des navires de toutes sortes empruntèrent le chenal sans opposition de la Grèce ou de l'Albanie et sans rencontrer des mines ». Cependant le Gouvernement albanais a fait connaître en temps utile que déjà dans cette période dans le canal de Corfou avaient lieu des incidents d'ordre divers, qui ne pouvaient pas ne pas exercer une répercussion aussi sur la sécurité de la navigation dans le canal nord.

Dans cet ordre d'idées il est nécessaire de mentionner les difficultés éprouvées par l'Albanie depuis 1945 dans ses relations avec la Grèce. Les visées territoriales du Gouvernement d'Athènes sur l'Albanie du Sud poursuivies depuis longtemps et ouvertement et officiellement proclamées dès l'année 1944, ont entraîné des coups de main dans les régions convoitées. Le Gouvernement d'Athènes a appuyé ses revendications territoriales contre l'Albanie par des actes provocateurs et contraires au droit. En outre, le Gouvernement d'Athènes se considère en état de guerre avec l'Albanie. Ainsi le premier ministre et ministre des Affaires étrangères d'Athènes Constantin Tsaldaris déclarait à la Conférence de la Paix à Paris : « L'état de guerre entre nous et l'Albanie doit trouver son dénouement naturel et juste par l'attribution de l'Épire du Nord à la Grèce » (CP-P-6, p. 10). A la même époque, le 28 août 1946, le délégué grec Dendramis, s'opposant à l'admission de l'Albanie à l'O.N.U., s'exprima de cette façon devant le Conseil de Sécurité : « Mon pays, qui, même après

l'élimination de toutes les forces de l'Axe, est encore avec l'Albanie, techniquement parlant, en état de guerre, demande au Conseil de Sécurité que l'Albanie ne soit pas admise au sein des Nations Unies... Et cet état continuera tant qu'un traité de paix ne sera pas signé entre la Grèce et l'Albanie.» (S-P-V. 55.) Ainsi, dès l'année 1944 des incidents de frontière ont été créés par les Grecs dans le sud de l'Albanie. (Voir annexe 16.) A part les autres communications antérieures, le 12 septembre 1946, le Gouvernement albanais a envoyé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies une liste des incidents survenus à la frontière albanogrecque jusqu'à cette époque.

Les missions étrangères à Tirana ont été informées de ces incidents ainsi que d'un certain nombre d'autres incidents survenus à la frontière maritime de l'Albanie du Sud. La note albanaise du 21 mai 1946 (Mémoire britannique, annexe 6, doc. III, p. 67) a récapitulé à l'intention du Gouvernement britannique certains de ces incidents maritimes ayant eu lieu entre le 17 avril 1945 et le 30 avril 1946, en donnant en même temps une description générale des conditions d'insécurité que de tels incidents ne peuvent manquer de provoquer dans la région. Depuis, plusieurs autres cas de violations ont eu lieu de la part des navires grecs dans les eaux albanaises. Une autre liste de pareils incidents a été remise au Secrétaire général des Nations Unies le 12 avril 1947 par le représentant albanais (voir annexe 6).

29. — Ces difficultés auxquelles le Gouvernement albanais devait faire face ont été confirmées par le Gouvernement d'Athènes lui-même : Le représentant permanent de la Grèce près des Nations Unies a adressé le 10 mars 1947 la lettre n° 678 (voir annexe 1) au Secrétaire général des Nations Unies pour lui communiquer, d'ordre de son Gouvernement, ses vues sur les allégations — comme la lettre s'exprime — faites par le représentant de l'Albanie devant le Conseil de Sécurité. La lettre conteste, d'une part, les faits comme le Gouvernement albanais les a fait connaître et, d'autre part, indique six cas d'incidents qui auraient été causés par les postes côtiers albanais.

a) Dans sa première partie, la lettre dit : « En juillet 1945, des corvettes grecques basées à Corfou ont simplement exécuté des exercices de tir dans le canal au nord de Corfou, zone libre internationale. » Il est évident que les eaux que la lettre nomme *Channel North of Corfu internationally free* sont les eaux albanaises et que les corvettes en question pouvaient procéder à leur exercice de tir seulement dans le chenal, celui-ci étant prétendu comme la seule partie navigable dans ces eaux.

D'autre part il faut reconnaître que le Gouvernement d'Athènes ne poursuit pas toujours la thèse concernant la zone *internationally free* jusqu'aux dernières conséquences. Le Gouvernement albanais s'étant plaint du séjour de toute une escadre grecque

(six vaisseaux de guerre) dans lesdites eaux le 27 octobre 1945, ce fait n'a pas été contesté. Quoiqu'il s'agissait encore une fois de la zone *internationally free*, le Gouvernement d'Athènes a répondu cette fois-ci comme suit : « (3) A partir du 27 octobre 1945, date mentionnée ci-dessus, le ministère grec de la Marine a donné des ordres interdisant même le simple passage de navires de guerre grecs par le canal. Le but de ces ordres était d'éviter toute possibilité de malentendu. »

Ainsi, même un État riverain reconnaît dans le canal un état de neutralisation. Mais, si le Gouvernement d'Athènes a accepté ce *modus vivendi*, il n'a pas respecté la parole donnée (voir annexe 1).

b) Les thèses si libérales que professe le Gouvernement d'Athènes en ce qui concerne la nature des eaux territoriales albanaises, ne l'empêchent pas de se montrer rigoureux s'il s'agit de ses propres eaux. Toujours suivant la lettre précitée : « Le 7 décembre 1946, à 21 h. 15, un destroyer albanais a pénétré dans les eaux territoriales grecques en compagnie de deux navires à moteur qui se sont approchés jusqu'à 1.500 mètres de Cassiopi. Ayant essuyé le feu des postes grecs, ils se sont retirés en direction de l'Albanie. »

Cette prétention du Gouvernement d'Athènes n'est qu'une pure calomnie car, comme il a été dit plus haut, l'Albanie ne possède aucun destroyer.

Pas besoin même que les bateaux albanais passent par les eaux territoriales grecques pour que le Gouvernement d'Athènes se préoccupe de leurs mouvements : d'après la lettre du 24 avril 1947 du représentant permanent de Grèce, suivant la lettre précitée du 10 mars 1947, déjà le fait que la vedette du port de Saranda se mouvait dans les eaux territoriales albanaises, est considéré par le Gouvernement d'Athènes comme un incident qu'il est nécessaire de porter à la connaissance des Nations Unies. Ainsi : « Dans l'après-midi du 2 avril 1947, on a aperçu une unité garde-côtière faisant route de Santi-Quaranta à Tetranissia et retour ; en outre, le soir du 4 avril 1947, une unité garde-côtière de Santi-Quaranta a navigué tout près des eaux territoriales grecques et est retournée à Santi-Quaranta. »

30. — L'incident qui est survenu le 15 mai 1946 aux croiseurs britanniques *Orion* et *Superb* dans les eaux albanaises du canal nord n'est donc nullement ni le premier incident ni un incident isolé qui se serait passé dans ces eaux jusqu'à cette date. Cet incident est premier et isolé seulement dans ce sens que c'est le premier qui a été causé dans les eaux albanaises par les navires britanniques. En affirmant que « en fait jusqu'au mois de mai 1946 des navires de toutes sortes empruntèrent le chenal sans opposition de la Grèce ou de l'Albanie », le Mémoire (par. 13) fait abstraction d'une façon trop arbitraire de tous les incidents survenus dans le canal nord avant le 15 mai 1946 et qui ne touchaient pas les bateaux britanniques. Pourtant le représentant britannique

lui-même en parlant du trafic dans le canal nord reconnaît que « ce trafic aurait d'ailleurs été plus intense sans la regrettable situation politique qui règne dans les régions frontalières de l'Albanie et de la Grèce » (voir annexe 23 brit., p. 213). Pour voir clair dans l'incident survenu aux navires britanniques le 15 mai 1947, il est donc nécessaire de connaître autant que possible toutes les circonstances dans lesquelles un tel incident s'est produit.

Ainsi bien avant le 15 mai dans le canal nord de Corfou il existait un état de tension causé par la Grèce et qui n'était nullement favorable à la navigation dans ce canal. Parmi les divers genres de bateaux qui passaient par les eaux albanaises il y en avait qui, avec ou sans drapeaux, venaient y effectuer des coups de main piratesques et des violations de la souveraineté nationale de l'Albanie.

#### L'incident du 15 mai 1946.

(*Id* paragraphe 14, paragraphes 88, 89 du Mémoire britannique, annexe 6, doc. I-VI.)

31. — L'exposé de l'incident du 15 mai 1946 présenté dans le Mémoire britannique ne répond pas à la réalité. En fait, à la date du 15 mai 1946 à 8 h. 30, en plein jour, deux navires de guerre inconnus, sans battre pavillon, naviguaient dans les eaux territoriales albanaises, venant du nord, en direction de la baie de Saranda. Au moment où ils se trouvaient près des rivages de la baie de Limioni ils changèrent brusquement de route et pénétrèrent dans les eaux intérieures albanaises vers le port de Saranda. Les gardes-côtes albanais leur firent signe de s'éloigner mais en vain puisque les navires de guerre n'ont pas répondu aux signes conventionnels et ont poursuivi leur chemin en direction de Saranda de sorte que les gardes albanais furent obligés de tirer quelques coups de semonce. Les navires de guerre arborèrent alors leur pavillon et furent reconnus comme des navires britanniques (voir annexe n° 5).

Ainsi que le Gouvernement albanais l'a fait connaître par ses notes du 21 mai 1946 et du 19 juin 1946, l'incident du 15 mai eut lieu et fut causé dans des circonstances déterminées mentionnées plus haut et dont le Gouvernement britannique avait une entière connaissance. Déjà le 29 juillet 1945 le général Hodgson, dans un rapport secret, disait entre autres : « Nous avons reçu confirmation de l'incident reporté dans le rapport politique de la M. M. B. n° 9 du 27 juillet, appendice A, annexe 1, et causé par deux navires grecs qui, approchés de Saranda, ont tiré des coups de fusil sur la côte albanaise. Les incidents pareils à ceux survenus paraissent être causés par des éléments grecs irresponsables ou peut-être par des Albanais ayant déserté les rangs de l'armée nationale albanaise et trouvé refuge en Grèce. » (Annexe II.)

32. — L'incident du 15 mai 1946 fut provoqué par les navires britanniques eux-mêmes. L'acte des deux navires de guerre

britanniques qui, sans battre pavillon et sans répondre aux avertissements des gardes-côtes albanais, avançaient démonstrativement dans les eaux intérieures albanaïses vers le port de Saranda, ne peut être qualifié autrement que comme un acte de violation prémédité.

La déclaration du représentant britannique au Conseil de Sécurité selon laquelle les navires britanniques se trouvaient à une distance de 5.000 yards est fautive. Leur position était d'environ 800 mètres du littoral et même jusqu'à 200 de la côte quand ils passèrent en face du monastère de Saint-Georges.

D'autre part, la position des navires britanniques désignée sur la carte à l'annexe 7 du Mémoire, lorsqu'ils furent l'objet du tir de la batterie, est absolument inexacte. Les navires se trouvaient en réalité à presque 800 mètres des rives de Limioni, donc approximativement à 2 milles marins de la position indiquée dans le Mémoire britannique. De même, la batterie qui a tiré contre les deux croiseurs ne se trouvait pas à l'endroit marqué sur la carte britannique (annexe 21) au sud du port de Saranda, mais au contraire à l'ouest du port sur la colline de Limioni (voir annexes n<sup>os</sup> 5 et 13). L'incident est éclairé par l'échange de notes qui eut lieu entre le Gouvernement albanais et le Gouvernement britannique du 18 mai 1946 au 2 août 1946 (voir annexe 6 britannique).

33. — Le Gouvernement albanais a considéré l'incident comme « un incident regrettable .... causé dans les circonstances ci-dessus mentionnées ». Par contre, le Gouvernement britannique méconnaît les droits légitimes de l'Albanie et, par sa note du 2 août, déclare que « le Gouvernement de Sa Majesté ne reconnaît à la Puissance territoriale intéressée aucun droit d'exiger l'accomplissement de conditions avant d'autoriser l'entrée dans les eaux territoriales. Dans ces circonstances, le Gouvernement de Sa Majesté ne saurait considérer comme satisfaisante la réponse que le Gouvernement albanais a faite à sa dernière communication et il ne saurait admettre que les navires britanniques passant à travers le détroit de Corfou dussent donner notification au préalable de leur passage aux autorités albanaïses », et il finit par une menace directe disant : « En outre, le Gouvernement albanais prendra note que si des batteries côtières albanaïses ouvrent le feu à l'avenir sur les navires de Sa Majesté passant par le Déroit de Corfou, ces vaisseaux rendront le feu. » (Mémoire britannique, annexe 6 ; note du 2 août.)

Le Gouvernement britannique essaie d'appuyer cette prétention pour le moins infondée sur le principe du passage inoffensif et sur l'idée que le canal nord de Corfou est une grande « route de trafic maritime international ». En fait, comme il est démontré amplement dans le premier chapitre du présent Contre-Mémoire, le canal nord de Corfou n'est qu'une voie de trafic latérale d'importance secondaire et limitée. Quant au principe du passage

inoffensif, le Gouvernement britannique lui-même reconnaît, bien qu'en passant, l'existence « d'un droit particulier de cette nature qui doit, en tout cas, et vu le passage à travers le détroit, être strictement limité » (Mémoire britannique, par. 88).

34. — Le Gouvernement albanais a déclaré reconnaître et respecter le principe du passage innocent, mais il ne peut tolérer que l'on se serve des eaux intérieures albanaïses du port de Saranda dans le but de porter atteinte à la sécurité et à la souveraineté de l'État.

En réalité, le Gouvernement albanais, à la suite des provocations réitérées des navires grecs et d'autres navires inconnus, a demandé, par la notification du 17 mai 1946 de l'État-Major général de l'armée nationale, afin d'éviter des incidents regrettables, que les navires étrangers ne pénètrent pas dans ses ports sans un avertissement préalable ou sans son autorisation.

La demande du Gouvernement albanais non seulement ne peut être considérée comme une violation du principe du passage inoffensif mais au contraire, vu les circonstances déterminées dans lesquelles elle a été faite, elle sert à la juste application de ce principe, aide à la conciliation de ce principe avec celui de la sécurité et de la souveraineté de l'État. Cette demande du Gouvernement albanais est encore confirmée par les dispositions de l'article 3 du projet de convention de la Conférence de La Haye en 1930.

Mais le principe du passage inoffensif considéré dans son véritable sens, reconnu et respecté par le Gouvernement albanais, n'a rien à voir avec les passages provocateurs et menaçants des navires de guerre britanniques et en aucune manière il ne peut servir pour appuyer la plainte du Gouvernement britannique contre l'Albanie.

35. — L'échange de vues entre le Gouvernement albanais et le Gouvernement britannique dont les éléments essentiels viennent d'être exposés démontre que même le Gouvernement britannique ne considérerait un seul instant les coups tirés le 15 mai par la batterie albanaïse comme dirigés sur ses deux croiseurs en tant que britanniques. Après avoir reçu l'explication du Gouvernement albanais du 21 mai 1946, le Gouvernement britannique s'en prend au commandant de la batterie albanaïse comme incompetent (Mémoire britannique, annexe 6, document IV, par. 5).

Présenter l'incident du 15 mai 1946 comme un « malentendu regrettable envers les bateaux de la Grande-Bretagne » (cf. note albanaïse du 21 mai 1946) est sans doute la seule manière de voir répondant à la vérité historique. Le Gouvernement albanais n'avait aucun intérêt à faire tirer sur les vaisseaux de guerre britanniques ou sur tout autre navire étranger. Entre le Gouvernement de l'Albanie et le Royaume-Uni, justement en mai 1946, les relations diplomatiques normales étaient sur le point d'être établies.

Aussi le Gouvernement albanais s'est-il efforcé d'exposer l'incident du 15 mai tel qu'il était survenu et il l'a considéré comme

regrettable. Dans la réponse à la protestation britannique, le Gouvernement albanais a donné toutes les explications nécessaires : tout en protestant qu'il n'y avait aucune intention de sa part d'attaquer les navires britanniques, il exprimait même l'espoir que « l'incident de Saranda ne doit pas être considéré comme un obstacle pour l'échange des représentants diplomatiques et le renforcement davantage de l'amitié qui existe entre les deux pays ». (Mémoire britannique, annexe 6, document III, *in fine*.)

La deuxième note du Gouvernement albanais en date du 19 juin 1946 est inspirée des mêmes sentiments.

À cette bonne volonté persistante du Gouvernement albanais, le Gouvernement britannique a répondu par la menace contenue dans la note du 2 août. D'un simple incident regrettable dû au mépris des règles les plus élémentaires du trafic maritime et de la souveraineté territoriale de l'État de la part des navires de guerre britanniques, le Gouvernement britannique a tiré prétexte pour en faire une question politique.

Ainsi, à la suite de l'incident du 15 mai 1946, il n'a plus été question de rétablissement de relations diplomatiques entre les deux pays. En outre, le Gouvernement britannique n'a pas omis une seule occasion d'exercer son influence au détriment des intérêts albanais, partout où l'occasion s'est présentée. Ainsi, entre autres, la participation de l'Albanie à la Commission Medzon s'est trouvée obstinément entravée par le Gouvernement britannique. « L'explication était très simple, la question se trouvant soumise à l'examen du Comité au moment où l'on a tiré sur des navires britanniques ; l'examen de la question albanaise n'a pas alors été poursuivi. » (Captain Nichols, d'après les procès-verbaux de la 32<sup>me</sup> séance du Comité central du 14 novembre 1946, par. 337.)

36. — Depuis l'incident survenu le 22 octobre aux contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage*, le Gouvernement britannique essaie de se servir de l'incident du 15 mai comme d'un moyen indirect pour soutenir que le Gouvernement albanais est responsable de l'accident du 22 octobre. Pour une telle fin, bien entendu, l'incident du 15 mai doit maintenant être interprété tout autrement qu'auparavant. Ainsi aujourd'hui, d'après le Mémoire : « du fait que le premier avis qu'ait reçu le Gouvernement du Royaume-Uni d'une prétention alléguée à restreindre le passage fut l'attaque outrageuse de l'*Orion* et du *Superb*, le 15 mai 1946 ». Encore : « En fait, cette erreur sur les droits généraux d'un État, selon le droit international, est la seule explication que l'on puisse imaginer de l'attaque de l'*Orion* et du *Superb*, le 15 mai, ainsi que de la complicité albanaise quant à l'établissement d'un nouveau champ de mines non signalé dans un chenal déminé, utilisé par les navires étrangers. »

La raison suffisante pour expliquer le « malentendu regrettable » du 15 mai 1946 n'est donc plus l'incompétence de l'autorité locale.

Les coups prétendus en direction des deux croiseurs auraient été, d'après la manière de voir actuelle du Gouvernement britannique, tirés par le Gouvernement albanais lui-même. Il n'est plus possible que le pavillon britannique des croiseurs aurait été, à regret, identifié « trop tard ». Aujourd'hui, *the only explanation* serait une politique erronée poursuivie par le Gouvernement albanais.

37. — Contrairement à cette explication donnée par le Mémoire britannique, le Gouvernement albanais est convaincu qu'en réalité l'incident du 15 mai révèle que la violation des eaux albanaises par les navires de guerre britanniques le 15 mai 1946 n'est pas un fait accidentel et isolé, mais il se rattache à toute cette politique hostile de la Grande-Bretagne contre l'Albanie et sous cet angle il est inséparable des incidents du 22 octobre et des 12 et 13 novembre 1946.

Tel est le sens réel de l'incident du 15 mai ; c'est la première de la série des provocations de la marine de guerre britannique contre la sécurité et la souveraineté de l'État albanais.

#### Faits imaginaires entre le 15 mai et le 13 novembre 1946.

(Ad paragraphes 24, 26 du Mémoire britannique.)

38. — A l'appui de sa plainte, le Gouvernement britannique invoque, à part l'incident du 15 mai, un nombre de circonstances comme preuves indirectes telles que la vigilance « spéciale » exercée par les gardes-côtes albanais, l'interruption du trafic de la ligne yougoslave et l'hydrolant américain du 14 novembre 1946. Le Gouvernement britannique suppose que c'est dans cette période précédant le 22 octobre 1946, qu'un champ de mines près de Saranda aurait été posé par le Gouvernement albanais ou avec sa connivence ou sa connaissance.

Toutes ces allégations ainsi invoquées ne sont que des constructions imaginaires et, quant à leur valeur de présomption, elles seront discutées plus loin. En tant que fait, le Gouvernement albanais est en mesure de nier catégoriquement leur existence. Le Gouvernement albanais n'a jamais fait poser des mines dans les eaux de Saranda ou ailleurs après le 15 mai 1946, ni avant cette date, et il n'a jamais eu connaissance d'une telle action. Aucun service de vigilance « spéciale » n'a été organisé par lui ni avant ni après le 15 mai 1946, dans la région de Saranda. Il ne s'est passé rien d'imprévu avec la ligne maritime commerciale yougoslave après le 24 septembre 1946 et aucun navire américain n'a repéré des mines près de Durre le 14 novembre 1946.

39. — Le Gouvernement albanais base sa politique sur des principes de paix et de collaboration internationale et déclare formellement que ni dans la période en question ni aucune autre fois, il n'a fait usage de mines. Il n'avait même pas de mines à sa

disposition; de même qu'il manquait des services techniques nécessaires pour les manier. Des mines n'ont pas été abandonnées en Albanie par l'armée italienne ou allemande; aucun dépôt de mines n'a été trouvé dans les ports ou ailleurs sur le territoire albanais. Aucune mine n'a été livrée au Gouvernement albanais de l'étranger.

40. — En ce qui concerne les mesures supposées d'une vigilance « spéciale » qu'aurait prises le Gouvernement albanais après le 15 mai 1946, le Mémoire se base sur la phrase suivante prononcée par le représentant du Gouvernement albanais devant le Conseil de Sécurité: « A la suite des provocations successives de navires grecs le Gouvernement albanais avait pris des mesures de vigilance contre de nouvelles violations de la souveraineté de l'État albanais » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 223). Le Mémoire (par. 33) considère cette déclaration du représentant du Gouvernement albanais comme « admission par l'Albanie d'une vigilance spéciale exercée par elle sur ses côtes et les eaux adjacentes » et dans ses conclusions (par. 96, n° 2, *lit. e*), il se réclame des « mesures spéciales de vigilance prises par le Gouvernement albanais durant les six mois qui précédèrent les incidents », c'est-à-dire l'incident du 22 octobre 1946.

Or, le terme « vigilance spéciale » n'est même pas mentionné dans la déclaration du représentant albanais. Le Conseil de Sécurité, par cette déclaration du représentant albanais, a été informé que des mesures de sécurité ont été prises pour parer à de nouvelles violations du territoire albanais; il n'a pas été mentionné en quoi ces mesures consistaient. Sûrement, il ne s'ensuit pas *ipso facto* qu'il s'agit en l'occurrence d'une vigilance « spéciale ».

En présence des incidents continus survenus dans la région de Saranda, il va de soi que les autorités albanaïses compétentes consacraient leur attention à la sécurité de la région. Toutefois, des mesures « spéciales » n'ont pas été prises. La carte des défenses albanaïses le long du canal nord (Mémoire britannique, annexe 7) faite illégalement par les services britanniques eux-mêmes, le 22 octobre 1946, ne peut pas servir de preuve, selon l'allégation du Gouvernement britannique que des mesures de vigilance spéciale ont été prises le long de la côte. Même si on se fie à la carte britannique, les ouvrages et armes qui y figurent sont des plus normaux et en nombre restreint. La vigilance exercée dans la région de Saranda n'avait en 1946 absolument rien de spécial. Il n'y avait pas de services appropriés, des ouvrages, des instruments qui rendraient possible une vigilance « spéciale ». L'unique moyen de locomotion sur mer à la disposition des autorités albanaïses sur toutes les eaux de Saranda était un canot à moteur. Il serait évidemment fantaisique de parler d'une vigilance spéciale dans de telles conditions, même si les gardes exerçaient leur surveillance jour et nuit, surveillance qui serait limitée d'ailleurs aux simples sens humains.

Quant au prétendu tir contre le remorqueur *Tanac* (Mémoire, par. 24) le 29 octobre 1946, ainsi que contre une goélette le 6 juin 1946, ceci est une pure invention qui ne correspond pas du tout à la réalité.

La vigilance normale de l'Albanie le long de ses côtes n'est que l'exercice d'un droit légitime internationalement reconnu, pratiqué par tous les États et lié étroitement à la sécurité du pays. Ceci est encore plus nécessaire pour l'Albanie, qui ne possède pas une flotte garde-côtière.

41. — Il n'y a certainement aucun rapport entre la vigilance normale de l'État albanais et la prétention britannique relative à la découverte des mines près de la côte albanaise.

En effet, même si on a découvert à la date du 13 novembre 1946 le prétendu champ de mines près de la côte albanaise, ce fait n'atteste aucunement que les autorités albanaises devraient avoir connaissance du mouillage ou de l'existence de ces mines.

Les mines peuvent être posées très facilement près de la côte par des navires étrangers en échappant à la vigilance des gardes-côtes.

De telles opérations sont régulièrement effectuées durant la nuit. Si l'on tient compte de ce que, depuis le 22 octobre jusqu'au 12 novembre, les nuits ont été sombres avec de la tempête et de la pluie, que les gardes-côtes ne disposent pas d'appareils spéciaux tels que réflecteurs pour contrôler la mer pendant la nuit, que l'Albanie est privée de navires spéciaux pouvant effectuer un tel service, on ne peut pas exclure la pose des mines de la part de tiers à l'insu des gardes. Il faut prendre en considération à la fois que le mouillage des mines peut être effectué aussi dans un très court laps de temps. Par exemple, un bateau avançant à une vitesse de 14 milles à l'heure, peut poser très facilement vingt-deux mines en cinq minutes, les mines étant posées à un intervalle de 100 mètres. Ce temps peut être encore plus court s'il y a deux ou plusieurs navires pose-mines.

Il serait en plus absurde d'affirmer que le bruit de la pose d'une mine devrait être entendu par les gardes-côtes ; tout ceci d'ailleurs est développé plus loin.

42. — L'accord maritime conclu le 10 octobre 1946 entre l'Albanie et la Yougoslavie a été mentionné par le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité dans un ordre d'idées suggestif suivant : « Le 10 septembre 1946, la Yougoslavie et l'Albanie ont conclu un accord maritime prévoyant, entre autres, l'institution d'un service de navigation régulier entre les ports de mer yougoslaves et albanais, allant de Zadar, au nord, à Saranda, au sud. Cet accord ayant été conclu, on pouvait s'attendre à ce qu'il fût mis à exécution ; pourtant, d'après les informations reçues par mon Gouvernement, la dernière escale qu'un navire ait faite à Saranda remonte au 24 septembre. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 215.)

Or, l'article 3 de l'accord stipule : « Le point de départ de la ligne institutée par le présent arrangement sera le point yougoslave le plus septentrional. Elle suivra l'itinéraire Zadar — Šibenik — Dubrovnik — Zelenika — Saint-Jean de Medua — Durazzo — Valona et aura comme point terminus *facultatif* le port albanais de Santi-Quaranta. » (Annexe 9.)

A la lumière de ce texte, il est évident que les faits concernant le prétendu arrêt de la ligne maritime en question se sont passés tout autrement de ce que le Gouvernement britannique s'imagine. Il n'était nullement prévu, en vertu de l'accord lui-même, que les bateaux de la ligne fassent escale au port de Saranda régulièrement.

En outre, l'allégation britannique est entièrement contraire à la réalité, même après le 24 septembre, les bateaux yougoslaves ont continué à faire escale à Saranda.

43. — En ce qui concerne l'hydrolant américain diffusé le 14 novembre 1946, selon lequel les navires américains auraient repéré des mines flottantes dans les eaux de Durazzo, c'est là une simple calomnie du Gouvernement américain contre l'Albanie le jour du retrait définitif de la mission américaine en Albanie et en vue d'appuyer la violation des eaux albanaises perpétrée par la marine britannique le jour précédent.

Toute la prétention du Gouvernement britannique affirmée dans le paragraphe 24 du Mémoire n'est donc qu'un rassemblement et une série d'allégations imaginaires et sans valeur qui ne peuvent pas donner même une apparence de probabilité à l'accusation principale britannique et qui n'ont aucun rapport avec celle-ci.

#### L'incident du 22 octobre 1946.

(Ad paragraphes 14-18 du Mémoire britannique, 92-96, n° 5.)

44. — C'était toute une escadre de bâtiments de guerre britanniques, composée de quatre unités dont deux croiseurs, qui entra le 22 octobre vers 13 heures dans les eaux albanaises au sud du canal nord de Corfou pour les quitter vers minuit en rebroussant chemin. Cette escadre de guerre entra dans les eaux albanaises sans aucun préavis ou information quelconque donnée au préalable aux autorités albanaises, bien que le Gouvernement britannique, ainsi que d'autres gouvernements, dès le mois de mai 1946, eût pris connaissance de la communication de l'État-Major général de l'armée nationale albanaise, selon laquelle les navires étrangers « ne devaient pas naviguer dans les eaux territoriales albanaises sans notification et sans la permission du Gouvernement albanais ». (*Mémoire britannique, annexe 23, S/300, p. 314.*)

Ce passage de l'escadre britannique est en contradiction avec la déclaration du représentant britannique au Conseil de Sécurité selon laquelle, à la suite de l'incident du 15 mai, les navires britanniques « reçurent ordre exprès de ne pas rentrer en empruntant

la partie nord du détroit, même si c'était la route la plus commode, afin de parer à toute possibilité de nouvel incident tant que les esprits ne seraient pas calmés » (voir annexe britannique 23, p. 217).

45. — Ainsi, le Gouvernement britannique a délibérément omis d'informer au préalable le Gouvernement albanais du passage de son escadre par les eaux albanaises le 22 octobre 1946, mais à la suite de l'accident survenu ce jour après midi à ses contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage*, il affirme que le Gouvernement albanais devait le savoir à temps. Le Mémoire (par. 92) fait supposer que le programme de la croisière entreprise par l'escadre britannique était connu du Gouvernement albanais. D'après ses conclusions (par. 96, n° 5), le Gouvernement albanais ou ses agents ont omis de mettre l'escadre en garde contre le champ de mines bien que sachant que les navires de Sa Majesté allaient passer par le chenal déminé du nord de Corfou. Dans un tel ordre d'idées, le président britannique du Comité central, Captain Nichols, a encore affirmé d'une façon particulièrement positive : « le 22 octobre 1946, après que le Gouvernement grec comme le Gouvernement albanais eurent été avisés bien à temps que des navires britanniques passeraient par le canal dans la direction du nord, deux des contre-torpilleurs ont heurté des mines » (séance du Comité central du 31 octobre 1946, par. 316, n° 7).

Or, toutes ces affirmations et conjectures ne répondent pas aux faits. Ni le Gouvernement albanais ni ses autorités locales n'étaient informés au préalable du passage de l'escadre britannique par ses eaux le 22 octobre et n'en avaient aucune connaissance. La déclaration de l'officier naval britannique, président du Comité central international, était fautive. Le Gouvernement albanais non seulement n'était pas informé du passage de l'escadre britannique dans le canal nord de Corfou le 22 octobre 1946 « en temps voulu », mais il ne l'était point du tout. Cet état de choses ne saurait être trouvé surprenant après la note britannique du 2 août 1946. Ce qui est surprenant, c'est que le représentant du Gouvernement britannique dans le comité international compétent où il était chargé d'une responsabilité particulière, ait pu donner au comité cette information fautive. Naturellement, à cet instant, l'information était bien susceptible d'exercer son petit effet sur les membres du Comité central. Cette méthode du Captain Nichols est à retenir. On verra qu'elle a été employée encore dans la suite par d'autres représentants de l'Amirauté britannique.

46. — Contrairement à ce qu'affirme le Gouvernement britannique dans le paragraphe 15 du Mémoire au sujet du passage innocent et de « la formation normale de passage » de l'escadre britannique, le 22 octobre quatre navires de guerre britanniques ont pénétré dans les eaux territoriales albanaises et dans les eaux intérieures jusqu'à une distance de 1.500 m. du port de Saranda. Les navires ont été aperçus pour la première fois vers 13 heures

au sud du cap Long, le temps, étant nuageux, ne permettait pas de les apercevoir plus loin. La côte de Corfou était même difficilement visible. Les navires étaient chargés de troupes et armés de canons pointés en direction de la côte ; ils avançaient en formation de combat : au cap Long, en formation de losange, les deux croiseurs étant l'un en tête et l'autre en arrière ; à partir du monastère Saint-Georges, ils adoptent une formation parallèle, les deux croiseurs étant chacun à gauche des contre-torpilleurs, et seulement à partir de la pointe Denta les navires changent de nouveau leur formation et avancent en ligne de file d'une façon alternée, chaque croiseur suivi d'un contre-torpilleur (annexe 7). Contrairement à l'affirmation britannique (par. 15 du Mémoire), l'escadre de guerre à partir de la pointe Denta ne naviguait plus dans le prétendu chenal déminé, mais bien en dehors de celui-ci dans les eaux intérieures de la baie de Saranda. (Voir annexe n° 12.)

A la lumière de ces faits, on ne peut pas prétendre que le 22 octobre il s'agissait d'un passage innocent, mais au contraire d'un passage de caractère offensif. Le Gouvernement britannique lui-même avoue que « les équipages étaient aux postes de combat » et que « l'appel aux postes de combat est simplement la manifestation d'un état d'alerte défensive » (cf. annexe britannique 23, p. 217) et le commandant et chef britannique l'amiral Willis, dans un communiqué diffusé par l'agence Reuter en date du 26 octobre 1946 (voir annexe 8), « les navires de guerre britanniques étaient prêts à faire feu ». Ces faits confirment la menace contenue dans la note du 2 août 1946, qui déclarait : « Si des batteries côtières albanaises ouvrent le feu à l'avenir sur les navires de Sa Majesté passant par le Déroit de Corfou, ces vaisseaux rendront le feu. » (Voir annexe britannique 6, p. 72.)

47. — Les navires britanniques n'ont pas suivi une route normale et directe, et même ils n'ont pas suivi l'itinéraire tracé sur la carte de l'annexe 7 ; ils ont longé de très près la côte albanaise et, à partir de la pointe Denta, ils ont pénétré dans les eaux intérieures de Saranda jusqu'à 1.500 mètres du port, changeant ensuite de direction vers le cap Baladha.

Il est en outre important de relever que, à l'insu et sans le consentement du Gouvernement albanais et en contradiction avec ce qui a été exposé par son représentant devant le Conseil de Sécurité, le Gouvernement britannique a continuellement modifié les lignes Médri connues 18/32 et 18/34 en les rapprochant continuellement de la côte albanaise.

En considérant que l'escadre britannique a été aperçue au cap Long à 13 heures et que l'explosion du *Saumarez* a eu lieu vers 15 heures en face du cap Baladha, l'affirmation britannique que les navires avançaient à 10 nœuds à l'heure par la route normale et directe, est fautive parce qu'il ne faut pas deux heures pour effec-

tuer un pareil trajet, et cela prouve qu'entre temps ils se livraient à des manœuvres et à des activités illicites d'espionnage.

48. — Vers 15 heures, lorsque les navires de tête se trouvaient en face de Baladha, à une distance de 1.000 m. environ de la côte, une explosion eut lieu à bord du second navire et l'on vit s'en échapper de la fumée. La vedette du port de Saranda avec l'officier du port sortit et s'approcha d'un des bâtiments britanniques pour s'enquérir de ce que l'escadre voulait dans les eaux albanaises et aussi pour prêter aide s'il y avait lieu. Aucune réponse ne fut donnée par l'équipage à l'officier albanais et la vedette est rentrée au port sans avoir obtenu aucune explication concernant l'escadre et ses mouvements. (Voir annexe n° 7.)

49. — La photographie du navire *Saumarez*, qui, selon le Mémoire, serait prise trente secondes après l'explosion, est caractéristique pour le manque de véracité des affirmations et des documents fabriqués par les Anglais. On voit sur cette photo, à part le *Saumarez*, deux autres navires et quelques petites chaloupes ayant des marins à bord. Vu le fait que le *Maurilius* se trouvait quelques centaines de mètres devant le *Saumarez* et que le troisième navire, selon les affirmations anglaises, était à deux milles derrière le *Saumarez*, il est évident que trente secondes après l'explosion les trois navires ne pouvaient pas se trouver au même endroit, étant donné que le premier s'éloignait vers le nord-ouest tandis que le troisième devait mettre de douze à quinze minutes pour arriver à cet endroit. Et encore on se demande comment le *Saumarez* a pu, trente secondes après l'explosion, se photographier soi-même de côté. Il est clair que la photographie du *Saumarez* n'a pas été prise trente secondes après l'explosion et qu'elle ne prouve pas qu'il s'agit des navires prétendument endommagés le 22 octobre.

50. — A part la mission de la vedette du port décrite plus haut, lors du séjour de l'escadre de guerre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946, les autorités côtières albanaises se sont bornées à observer ce qui se passait à leur proximité, jusqu'à la tombée de la nuit.

Conformément à cet état des faits, la note britannique du 9 décembre 1946 a constaté correctement : « A cette occasion les batteries albanaises n'ont pas ouvert le feu. » (Voir par. 12 de la note.) C'est seulement plus tard, le 18 février 1947, que le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité a déclaré : « A 14 h. 45, les navires de tête entendirent deux rafales de mitrailleuse venant de la côte albanaise. »

51. — Quant à la deuxième explosion qui aurait eu lieu à bord du *Volage*, les autorités côtières albanaises l'ignorent complètement et n'ont entendu que la première explosion. Il importe de noter en outre que ni le Mémoire ni l'annexe n'indiquent de façon précise si cette prétendue explosion a eu lieu avant ou après

l'arrivée du *Volage* auprès du *Saumarez*, et ce que le *Volage* a fait pendant ce temps.

52. — Le Gouvernement albanais ignore totalement l'origine de l'explosion ainsi que la nature et la gravité des prétendus pertes humaines et dommages subis par les navires britanniques. Le Gouvernement albanais n'en a eu connaissance que par les notes du Gouvernement britannique.

53. — Si, d'après l'allégation britannique, l'explosion du 22 octobre serait survenue dans un chenal déminé et ouvert à la navigation, les incidents qui ont eu lieu après la fin des hostilités et qui continuent encore à se produire aujourd'hui dans des zones libres et draguées, suffisent largement à donner une explication. En effet, des centaines de navires naviguant sur les routes de trafic international et déclarées comme étant sûres pour la navigation, ont subi des incidents sans pourtant qu'aucun des pays riverains de ces eaux ait été considéré comme responsable.

Le journal *Lloyd's* indique toujours un grand nombre d'incidents pareils (voir annexe 15) et entre autres surtout le cas du navire américain *Cassious Hudson* qui, même après l'incident et malgré toutes les précautions prises par quatre dragueurs passant devant lui, heurta une seconde mine et enfin fut coulé.

Devant de tels faits incontestables, si les navires britanniques naviguaient le 22 octobre dans le chenal, ce qui est contesté par le Gouvernement albanais, il n'y a rien d'étonnant s'il leur arrive un incident et encore quand le commandant en chef en Méditerranée ne prend aucune responsabilité de la sécurité de la navigation dans cette zone. (Voir lettre Hodgson, annexe 3.)

Dans le cas concret, et si l'explosion du 22 octobre est due à des mines, ainsi que le prétend le Gouvernement britannique, à plus forte raison un incident peut se produire puisqu'il faut bien avoir en vue que l'escadre britannique naviguait en dehors du chenal c'est-à-dire dans une zone qui n'était pas draguée et qui ne présente aucune sécurité pour la navigation. L'escadre britannique s'est exposée par ce fait même à tous les risques.

Le Gouvernement albanais rejette formellement l'allégation britannique selon laquelle l'incident du 22 octobre 1946 est survenu dans les eaux comprises entre les limites du prétendu chenal déminé.

#### Les discussions diplomatiques entre le 22 octobre et le 12 novembre 1946.

(Ad paragraphes 19-21 du Mémoire britannique.)

#### *Attitude britannique.*

54. — A la suite de l'incident du 22 octobre 1946, le Gouvernement britannique fut très rapide à se décider et il a manifesté sa décision sans tarder. C'est déjà le 26 octobre 1946 que l'ambassade

britannique à Belgrade a notifié à la légation l'Albanie à Belgrade d'une façon laconique que « les autorités de déminage britanniques procéderont bientôt au nettoyage du chenal ». La note ne cherche nullement l'accord avec le Gouvernement albanais pour une telle action britannique dans les eaux albanaises. Elle se borne à faire connaître ce que le Gouvernement britannique entend faire et qu'il agira de son propre chef. La note britannique du 26 octobre ne renferme même pas la moindre référence à l'Organisation internationale de déminage compétente.

Le Mémoire essaie d'expliquer et de justifier cette décision du Gouvernement britannique de la façon suivante :

« Il était de nécessité urgente d'établir la cause des explosions et, au cas où celles-ci auraient été provoquées par des mines, de découvrir de quelles mines il s'agissait. » (Cf. paragraphe 19 du Mémoire britannique.) Toutefois, rien n'empêchait d'atteindre le même but d'accord avec qui de droit, c'est-à-dire avec le Gouvernement albanais et ladite Organisation internationale.

Les déclarations du Captain Nichols, président du Comité central, jettent de la lumière sur les vrais motifs de la note britannique du 26 octobre 1946. Le Captain Nichols a ouvert la séance spéciale du Comité le 31 octobre 1946 convoqué spécialement pour délibérer sur l'incident du 22 octobre, en donnant un résumé de la situation résultant du fait que deux contre-torpilleurs auraient été minés. Ce résumé contient déjà plusieurs chefs d'accusation contre l'Albanie. L'Albanie, a dit le Captain Nichols, est dûment tenue au courant par les envois des cartes Médri que le chenal est « une voie internationale », toutefois, en mai 1946, les batteries côtières albanaises ont tiré sur les croiseurs britanniques, et maintenant deux contre-torpilleurs se trouvent minés après que les Gouvernements grec et albanais ont été amplement informés du passage vers le nord de la force navale britannique. Le Foreign Office a déjà informé les Gouvernements grec et albanais de l'intention de procéder au nouveau nettoyage du chenal nord de Corfou : « Des navires britanniques ont été endommagés et l'on estime que les Britanniques doivent procéder à un nouveau dragage. » (Procès-verbal de la 31<sup>me</sup> séance du Comité central du 31 octobre 1946, par. 316/14.) La majeure partie de ce résumé qui d'ailleurs, sur les points importants, ne répond pas aux faits (voir plus haut par. 45), aurait été sans doute inutile si le Gouvernement britannique, en tâchant de trouver la cause des explosions survenues, n'avait pas déjà jeté ses soupçons sur le Gouvernement albanais. La discussion, suivant le résumé du Captain Nichols, a fait ressortir ces soupçons britanniques très nettement. Le membre soviétique du Comité a soulevé la nécessité de chercher d'abord l'accord du Gouvernement albanais. « Le Captain Shandabylov estime qu'il incombe au Gouvernement britannique d'adresser une demande à l'Albanie. Le Captain Nichols souligne que ce sont les Britanniques qui ont subi l'offense. On a tiré sur des navires britanniques et des navires britanniques

ont heurté des mines. En tant que victimes, ce ne sont pas les Britanniques qui présenteront la demande. » (Mémoire britannique, annexe 5, paragraphe 321.) Il est évident que, dans la pensée du Captain Nichols, l'incident du 22 octobre 1946 est lié avec l'incident du 15 mai 1946, la personne qui est responsable des mines du 22 octobre 1946, ne peut être que celle qui a tiré sur les navires britanniques le 15 mai 1946. Cette manière de voir du Captain Nichols concernant l'incident survenu aux navires le 22 octobre 1946, doit être bien imputée au Gouvernement britannique lui-même. Le président britannique du Comité central, avant qu'il se prononçât de ladite façon, a dû prendre contact avec son Gouvernement, son Comité siégeant d'ailleurs à Londres.

En annonçant au Gouvernement albanais le 26 octobre que « les dragueurs britanniques procéderont bientôt au nettoyage du chenal », le Gouvernement britannique veut donc délibérément agir unilatéralement et seul dans les eaux albanaises, parce qu'il ne veut pas être gêné dans la recherche des prétendues preuves contre l'Albanie.

*Les résolutions des comités de déminage.*

55. — Dans le Comité central et dans le Comité méditerranéen il y avait des membres qui n'avaient pas de pensée préjudicielle contre l'Albanie en ce qui concerne la responsabilité pour l'incident du 22 octobre, et qui ne se prêtaient pas à disposer des droits de l'Albanie sur ses eaux sans l'accord préalable avec le Gouvernement albanais.

C'est le Comité méditerranéen qui s'est occupé le premier de l'incident du 22 octobre 1946. Le Comité discutait le 28 octobre 1946, d'une part, la nature des mines qui auraient pu être la cause de l'accident, et, d'autre part, « les mesures qui doivent être prises pour prévenir le retour d'un événement aussi malheureux » (procès-verbal de la séance, paragraphe 93). Les membres se rendaient compte qu'il sera nécessaire de demander le concours de l'Albanie pour pouvoir procéder au nouveau nettoyage des eaux du canal nord de Corfou et, ne pouvant pas savoir combien de temps dureraient les négociations à ce propos, prenaient en considération le nettoyage d'un nouveau chenal menant à Corfou par la zone de danger classée OBY 530. La résolution adoptée par tous les membres présents demanda donc au Comité central « d'inviter le Gouvernement albanais à approuver le déminage des parties des routes Médri 18/32 et 18/34, qui passent à travers ses eaux territoriales » (annexe britannique 15, paragraphe 138). En outre, le Comité décida de commencer le nettoyage de OBY au nord de l'île de Corfou. Le Comité central discutait le 31 octobre 1946 cette proposition du Comité méditerranéen. Le représentant soviétique a fait observer, entre autres, que « les eaux territoriales des pays qui ne sont pas parties à l'accord international relatif au déminage après la guerre, échappent à la compétence de ladite Organisation » (annexe bri-

tannique 15, paragraphe 318/a), et finalement pour cette raison il s'est prononcé contre la proposition du Comité méditerranéen. Les autres membres du Comité penchaient pour s'adresser à l'Albanie au sens de la résolution du Comité méditerranéen et au nom du Comité central. Ne pouvant se mettre d'accord sur la question posée par la résolution du Comité méditerranéen, ils s'efforçaient, suivant leur président, de « s'entendre sur la ligne de conduite » et, le 1<sup>er</sup> novembre 1946, ont adopté la résolution suivante proposée par le président : « i) Le Comité central estime que le détroit du nord de Corfou devrait être déminé à nouveau lorsqu'il se présentera une occasion favorable. — ii) Le Comité central n'est pas en mesure actuellement d'exprimer une autre opinion sur ce point, qui échappe à la compétence du Comité. » (Procès-verbal de la 31<sup>me</sup> séance du Comité central du 31 octobre 1946, continuée le 1<sup>er</sup> et le 5 novembre 1946, paragraphe 326.)

56. — Avant de voter pour cette résolution, le membre soviétique du Comité s'est assuré si les conditions formant « l'occasion favorable » comprenaient aussi le consentement albanais. « Le cap. Shandabylov .... rappelle qu'il n'est pas l'auteur des résolutions précitées et qu'il les avait acceptées seulement après avoir entendu l'explication du cap. de v. Nichols, savoir que par l'expression « lorsqu'il se présentera une occasion favorable », on entendait également l'assentiment de l'Albanie. » (Procès-verbal de la 33<sup>me</sup> séance du Comité central du 19 novembre 1946, paragraphe 350.)

Le Comité a enregistré la déclaration de son président dont il est question ici, ainsi : « le cap. Nichols répondant au cap. Shandabylov admet que l'expression « occasion favorable » signifie que toutes les conditions soient généralement acceptables, y compris l'absence d'objection de la part de l'Albanie ». (Procès-verbal de la 31<sup>me</sup> séance du Comité du 31 octobre 1946, paragraphe 326.)

#### *Négociations albano-britanniques.*

57. — A la suite de l'incident du 22 octobre 1946, le Gouvernement albanais, le 29 octobre 1946, a protesté auprès du Secrétaire général des Nations Unies, « en le priant d'attirer l'attention à ce sujet de l'Assemblée générale des Nations Unies qui était en session ».

En protestant contre les procédés du Gouvernement britannique dans ses eaux, le Gouvernement albanais n'a pas donné en même temps son consentement à des procédés nouveaux sans le concours des autorités albanaïses. Sa note de protestation du 31 octobre adressée au Gouvernement britannique contre les violations des eaux albanaïses de la part des navires de guerre le 22 octobre 1946 s'élève contre de pareils procédés arbitraires.

La réponse du Gouvernement britannique du 10 novembre 1946 se réfère expressément à la note albanaïse du 31 octobre, mais l'ignorant en fait elle notifie brutalement que « des navires britan-

niques effectueront le 12 novembre un nettoyage des détroits ». Toutefois, cette deuxième note britannique en la matière donne quelques explications qui sont les suivantes : le nettoyage suivra les décisions unanimes prises le 1<sup>er</sup> novembre par le Comité central de déminage ; les zones qui seront nettoyées sont marquées sur les cartes du Comité central qui se trouvent déjà aux mains du Gouvernement albanais ; aucun navire ne sera stationné dans les eaux albanaises ; le nettoyage sera fait de la même façon que le nettoyage fait par des navires britanniques en octobre 1944 et en février 1945 auxquels le Gouvernement albanais, d'après le Gouvernement britannique, n'a pas objecté.

58. — Il suffit de comparer ces conditions indiquées dans la note britannique du 10 novembre avec les faits respectifs pour se rendre compte que chacune de ces raisons a été purement et simplement controuvée. En effet, la démarche britannique était un procédé de caractère essentiellement arbitraire et unilatéral parce qu'il n'y avait pas en ce moment une décision du Comité central de déminage autorisant le Gouvernement britannique à nettoyer tout seul les eaux territoriales albanaises dans le canal nord de Corfou, et il est vraiment cynique d'affirmer que le Gouvernement albanais n'avait pas fait d'objections pour les dragages d'octobre 1944 et de février 1945, dont il n'avait eu nullement connaissance.

En ce qui concerne la mention concernant le non-stationnement des navires britanniques dans les eaux albanaises, le navire-amiral de l'escadre britannique lui-même, pour ne citer qu'un exemple, a stationné toute la journée du 13 novembre 1946 dans les eaux albanaises.

La note britannique du 10 novembre est parvenue à la connaissance du Gouvernement albanais quelques heures seulement avant le commencement des opérations en question, mais, même à la dernière heure, le Gouvernement albanais a fait un suprême effort pour empêcher la nouvelle violation de ses eaux, en proposant au Gouvernement britannique la formation d'une commission mixte qui déterminerait le chenal de navigation à nettoyer dans le canal nord. En même temps, le Gouvernement albanais a de nouveau protesté contre chaque nettoyage entrepris sans son consentement, mais le Gouvernement britannique, au mépris des droits légitimes de l'Albanie, a rejeté la proposition albanaise, et préparait déjà une imputation odieuse contre l'Albanie.

#### L'incident des 12-13 novembre 1946.

(Ad paragraphes 22-23-26 du Mémoire britannique.)

59. — Les événements qui se passèrent les 12-13 novembre dans les eaux territoriales et intérieures albanaises du Détroit de Corfou sont exposés plus loin dans le présent Contre-Mémoire sous l'angle de la responsabilité du Gouvernement du Royaume-Uni

pour l'invasion desdites eaux par les forces navales de guerre britanniques. La question d'une telle responsabilité est celle que pose l'action des forces britanniques des 12-13 novembre 1946 dans les eaux albanaises.

Dans cette partie du Contre-Mémoire, lesdits événements ne sont suivis que pour autant que le Mémoire britannique s'y réfère par rapport aux explosions survenues le 22 octobre 1946, en vue d'établir la connexité entre les mines qui seraient la cause de ces explosions et les mines que la marine britannique aurait découvertes dans les mêmes eaux les 12-13 novembre 1946.

60. — N'ayant pas participé à cette action, le Gouvernement albanais ne possède pas de sources propres pour connaître tout ce qui s'est passé dans ses eaux les 12-13 novembre 1946, si ce n'est ce qui a pu être observé de la côte. Toutefois, à cette occasion ce ne sont pas seulement les rapports officiels du Gouvernement britannique produits pour la première fois au Conseil de Sécurité qui relatent les événements. En prévision très précise des découvertes « extraordinaires » que son action va amener, le Gouvernement britannique a pris visiblement des soins peu normaux à ce que son procédé soit vérifié par des personnes indépendantes et expertes en matière de mines. Les membres américains et français du Medzon ont été invités à prendre part aux opérations des 12-13 novembre 1946 comme observateurs, tandis que les membres soviétique, yougoslave et grec ne l'ont pas été. L'importance que le Gouvernement britannique attachait à leur présence démontre éloquemment que leur absence aurait compromis toute entreprise pourtant de grande envergure. Des opérations d'une importante force navale étaient prévues pour être commencées le 12 novembre à 6 h. 30, mais ont été retardées parce que les observateurs américains et français ne sont pas arrivés le 11 novembre comme ils étaient attendus. Il était important de recueillir *at least* un observateur ; suivant les instructions, aucun navire ne devait s'approcher à moins de 20 milles de la côte albanaise « jusqu'à ce qu'au moins un observateur étranger fût présent ». Le capitaine de frégate Mestre de la marine française enfin arriva. Aussitôt qu'atterri sur le pont du porte-avions *Ocean* à 12 h. 30 le 12 novembre 1946, l'ordre de commencer les opérations fut lancé.

En fait un plan d'opérations minutieusement préparé avait été établi par la marine de guerre britannique, qui avait envoyé dans le secteur, non seulement des dragueurs de mines, pour le prétendu dragage du chenal, mais une véritable flotte de guerre se composant de croiseurs, de porte-avions et de sous-marins munis de tout ce qui était nécessaire à une opération de guerre de grand style. (Voir annexe britannique 17 : Rapport du contre-amiral Kinahan.)

61. — A la fin des opérations des 12 et 13 novembre, la flotte britannique opérant dans le secteur présenta des rapports des commandants des unités. Ces rapports ne peuvent être considérés

en aucune manière comme arguments valables à l'appui de la thèse du Gouvernement britannique, étant donné qu'ils émanent tous de la partie intéressée. En même temps, s'efforçant de légaliser tout ce qui était utile pour les besoins de la cause, on a appelé d'urgence, comme il a été mentionné plus haut, un officier de la marine française, le capitaine Mestre, qui n'avait aucune qualité officielle pour assister aux opérations.

Les rapports du capitaine Mestre, étant pleins de contradictions tant en eux-mêmes qu'avec ceux des commandants de la flottille britannique, perdent toute valeur et révèlent clairement le but de toute l'entreprise de la marine de guerre britannique les 12 et 13 novembre dans les eaux albanaises. Le Gouvernement albanais n'a eu aucune notification ni de l'Organisation internationale ni du Gouvernement français, avec lequel il est en relations régulières, que le capitaine Mestre participerait à ces opérations.

62. — De l'analyse détaillée qui sera faite ci-dessous de tous les rapports, témoins et hypothèses en matière de mines tirées par le Gouvernement britannique de l'opération du 13 novembre, on est porté à douter de la véracité des faits et d'autant plus de la découverte d'un prétendu champ de mines. Il est intéressant de noter dès maintenant que, d'après le rapport du commandant Whitford (annexe britannique 17) en date du 14 novembre, « tout le personnel a été averti qu'il ne doit faire aucune allusion aux opérations, sinon *pour dire* qu'on a effectué une opération normale de déminage et que *des mines ont été détachées* », et puis le rapport du commandant ajoute : « Bien que j'aie confiance que cet ordre sera loyalement obéi, je désire attirer l'attention sur le fait que les circonstances qui ont accompagné le détachement des mines sont bien connues de tous les officiers et gradés des forces de déminage y compris le fait que les mines ont été détachées dans un chenal international et que la pose de ces mines remontait évidemment à une époque récente. »

En se référant à ces deux paragraphes du commandant Whitford, qui a pris part aux opérations, il ressort nettement que des instructions ont été données de « ne faire aucune allusion aux opérations sinon pour dire qu'on a effectué une opération normale et que des mines ont été détachées », c'est-à-dire de dissimuler délibérément la réalité de l'opération, car si vraiment il s'agissait d'une opération normale, point n'était besoin d'avertir le personnel.

A part cet ordre donné à tout le personnel, les officiers et les gradés connaissent encore certaines « circonstances qui ont accompagné l'opération » et qui n'étaient pas connues par tout le personnel.

63. — Le commandant Whitford avoue donc dans son post-scriptum que l'opération n'a pas été normale, et que des actes secrets illégaux ont été commis durant cette opération à l'insu d'une partie du personnel, et, malgré la confiance qu'il professe à

l'égard des officiers et des gradés, il laisse échapper son doute en avertissant les autorités supérieures.

Un autre fait qui mérite l'attention est le message émanant du commandement en chef britannique le 12 novembre et qui parle de « la possibilité qu'il se trouve des mines dans un rayon de 15 km. près de la côte albanaise ». (Voir annexe britannique 17, rapport Whitford.)

Si on ajoute à ces faits l'affirmation du représentant anglais qui, devant le Comité Medzon le 28 octobre déjà, préjuge la nature des mines devant être récupérées à l'avenir, en considérant que les navires ont été endommagés par des mines de contact, les contradictions frappantes des rapports des commandants britanniques et du capitaine Mestre, la précipitation du Gouvernement britannique à effectuer le dragage des eaux territoriales albanaises sans l'autorisation du Comité central de déminage et sans l'approbation du Gouvernement albanais, les forces participant à l'opération « Retail », on est en droit de conclure que cette opération de dragage avait un caractère tout spécial. Les faits se déroulant ce jour étaient suivis et observés par tous les participants, le capitaine Mestre non excepté, à la lumière de l'hypothèse qu'on procédait à la découverte d'un prétendu champ de mines secrètement mouillé récemment et formuler ainsi contre l'Albanie une fausse imputation.

64. — Il ressort de tous les rapports que l'aspect extérieur des mines coupées a été noté avec un intérêt particulier. D'autre part, la manière de faire les observations était bien différente par les différentes personnes. L'amiral commandant l'opération n'a examiné aucune mine lui-même. Le commandant Whitford observait, sans qu'il indique leur nombre, du bord du dragueur *Welfare* « des mines passant près du *Welfare* ». C'est le capitaine Mestre seul qui, en compagnie du lieutenant Phillips, M. D. O., a examiné huit mines des neuf mines coupées au cours des deux premières passes.

Le rapport Whitford contient seul des indications [...] qui concerne la position précise. En outre, nulle part ne se trouve mentionné de quelle façon ont été désignés les points de ces positions.

Le rapport Kinahan note, au sujet de la première mine coupée et remorquée à Corfou, et en se référant au lieutenant Phillips, que cette mine avait « une enveloppe propre et ne portant pas de végétation sous-marine » : les huit mines suivantes « ont toutes été signalées comme étant d'un type analogue et selon toute apparence, récemment posées ».

D'après le rapport Whitford, toutes les mines « apparaissaient entièrement neuves et l'on n'a observé sur aucune d'elles des bernacles [ou] de la végétation marine. On pouvait nettement apercevoir la peinture rouge, les antennes des mines qui passaient près du *Welfare* et je puis personnellement attester que toutes les mines

conservaient pratiquement en état de fraîcheur leur couche de peinture noire » ; en ce qui concerne les pièces du mécanisme de la première mine récupérée, ces pièces, d'après le commandant Whitford, « ne sont que légèrement rouillées et le câble d'amarrage est encore couvert de graisse en excellent état. Nulle part sur la mine on ne trouve à l'extérieur de trace de végétation marine ou de bernicles. La plaque du mécanisme, à l'origine, portait une très légère couche de vase jaune. »

D'après le premier rapport Mestre, « aucune trace d'oxydation, ni de coquillages, ni d'herbes n'apparaissait sur elles. J'ai eu entre les mains plusieurs pièces provenant de la première mine qui a été désarmée par le M. D. Officer : le détonateur, la charge primaire, les antennes avaient tous l'apparence de pièces neuves. » D'après le deuxième rapport Mestre, « les marques peintes sur les mines étaient encore très visibles ».

Le rapport de l'Institut de l'Amirauté sur l'examen de l'une des mines prétendument découvertes le 13 novembre 1946 dans le canal de Corfou dit entre autres : « La mine était en bon état, à l'extérieur et à l'intérieur ; beaucoup de peinture subsistait sur l'enveloppe sphérique et l'on ne constatait que de légères traces de végétation sous-marine sur le mécanisme. Un numéro de série D. S. 161 était visible sur l'hémisphère supérieur de l'enveloppe. Peint à l'origine en rouge, le numéro avait été repeint récemment en blanc. »

Le Mémoire du Gouvernement du Royaume-Uni, dans son paragraphe 23, en parlant de mines prétendument découvertes le 13 novembre, a fait la description suivante : « Les mines ne portaient aucune trace de végétation sous-marine ; la peinture était fraîche, les câbles de mouillage étaient encore couverts de graisse, aucune rouille n'apparaissait sur le mécanisme et les antennes des mines se dévissaient facilement. »

65. — C'est s'appuyant sur ces faits que le Gouvernement britannique conclut que les mines étaient récemment posées, mais examinés entre eux ces faits ont des discordances notables :

a) Seul le commandant Whitford parle de la peinture fraîche de la mine et mentionne sa couleur noire, tandis que le capitaine Mestre dit seulement que les « marques peintes sur les mines étaient encore très visibles », sans parler ni de la peinture ni de la couleur, et R. P. Common, de l'Institut de l'Amirauté, dit simplement « beaucoup de peinture subsistait sur l'enveloppe sphérique », sans parler ni de l'état de fraîcheur ni de la couleur noire de la mine, se limitant à remarquer que « le numéro avait été repeint récemment en blanc ».

b) Tandis que le Mémoire allègue qu'« aucune rouille n'apparaissait sur le mécanisme » et Mestre affirme qu'il n'y avait « aucune trace d'oxydation », le commandant Whitford dit que tous les articles du mécanisme de la mine qui se trouvait au bord du *Welfare* « ne sont que légèrement rouillés ».

De même que le Mémoire, le commandant Whitford et le capitaine Mestre affirment que sur aucune mine il n'y avait de végétation marine, ni d'herbe ou de coquillage, mais R. P. Common déclare que, sur le mécanisme, il y avait de légères traces de végétation sous-marine.

66. — L'aspect extérieur des mines sur lequel les experts britanniques se fondent pour conclure que les mines avaient été posées peu de temps avant l'incident du 22 octobre 1946 n'est pas un critère solide. Les experts savent parfaitement d'ailleurs que l'aspect extérieur des mines qui sont restées pour une longue période en mer dépend des conditions spécifiques du lieu où elles se trouvent et du matériel dont les mines sont constituées ou même du genre de la peinture qui les recouvre. Dans des conditions favorables et surtout dans des endroits aux courants forts et si les mines sont couvertes d'une peinture spéciale, comme c'est le cas des mines allemandes, leur aspect extérieur a la possibilité de rester inchangé pour une longue période. Les experts soviétiques, grâce à leur expérience personnelle, nous fournissent de nombreux exemples en ce sens : l'ingénieur soviétique le lieutenant-colonel Lebedskoï, dans un article publié dans le journal *L'Étoile rouge*, selon Tass du 17 mai 1947, dit qu'au cours du démontage des mines de genres divers les spécialistes soviétiques ont constaté que l'aspect des mines allemandes était bien meilleur que celui des mines des autres États et qu'en général elles se couvraient très peu d'algues marines. Au mois de juin 1943, cet auteur eut l'occasion de prendre part personnellement au démontage d'une mine allemande trouvée sur la rive de la mer Noire. La mine avait un aspect tellement frais qu'il était impossible d'en tirer une conclusion quelconque sur la durée du temps qu'elle était restée sous l'eau. C'est seulement bien plus tard qu'on put établir au moyen de documents allemands trouvés ultérieurement que la mine en question était restée sous l'eau presque deux ans, sans avoir subi aucune détérioration, bien que la mer Noire se distingue par la quantité exceptionnellement grande des micro-organismes.

67. — De sorte que, vu les observations discordantes du rapport britannique et les raisons susmentionnées, l'aspect extérieur des mines ne peut pas être pris comme base pour fonder la conclusion alléguée par le Mémoire britannique que les prétendues mines étaient récemment mouillées.

Ceci est également confirmé par le fait que pour les mines qu'on prétend avoir trouvées en mer le 13 novembre 1946, le commandant de la V<sup>me</sup> flottille des dragueurs de mines dit qu'elles ont été mouillées depuis une période de deux mois au plus, tandis que le capitaine Mestre et même le représentant britannique au Conseil de Sécurité font mention d'une période ne dépassant pas six mois. Si une telle logique est permise on pourrait faire également l'hypo-

thèse que les mines pourraient se trouver dans l'eau depuis vingt-quatre heures ou depuis vingt-quatre mois.

68. — Le Mémoire britannique affirme que les mines qu'on aurait découvertes étaient identifiées comme étant du type GY, alors que les rapports des commandants britanniques et du capitaine Mestre sont également sur ce point en contradiction entre eux et en eux-mêmes. Ainsi le rapport du commandant de la V<sup>me</sup> flottille dit que d'abord on avait cru que les mines étaient du type GR mais qu'un examen sévère permit de les identifier comme des mines du type GY. De même le commandant Mestre, dans son deuxième rapport en date du 23 novembre 1946, dit que les mines étaient du type GY avec un explosif de 600 livres, ce qui contredit le premier rapport en date du 16 novembre, où il est fait mention que les mines étaient du type GR avec un explosif de 90 livres.

Comment peut-on commettre une telle erreur, surtout lorsqu'elle est due à des experts compétents en matière de mines, tels l'officier anglais et l'officier français, et spécialement lorsque les deux types de mines présentent des différences sensibles et faciles à distinguer ? Dans son rapport le commandant Whitford précise que « deux mines spécimens ont été récupérées, chacune d'elle a été respectivement détachée au cours des premier et deuxième tours. 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 du 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*. »

69. — De cette déclaration il ressort : 1) Deux mines spécimens ont été récupérées sur le B.Y.M.S. 2075 avec l'aide des embarcations. 2) Les deux mines se trouvant ainsi sur le B.Y.M.S. ont été examinées par le capitaine Mestre. 3) Le capitaine Mestre a donc vu les deux mines qui étaient sur le B.Y.M.S. 2075 et non seulement une comme il le prétend dans son premier rapport du 16 novembre 1946. 4) L'affirmation du capitaine Mestre dans le rapport du 23 novembre qu'il « avait examiné les mines lorsqu'elles étaient à l'eau » est démentie par la déclaration précédente Whitford que les mines ont été embarquées sur le B.Y.M.S. 2075 où le capitaine Mestre se trouvait.

70. — Dans le paragraphe 8 mentionné ci-dessus, il est dit : « On pensait d'abord que les mines étaient du type GR, mais

lorsqu'on les a examinées de près par la suite, on a pu constater qu'elles appartenait au type GY modifié. Toutes paraissaient entièrement neuves et l'on n'a observé sur aucune mine des bernicles ou de la végétation marine. On pouvait nettement apercevoir la peinture rouge sur les antennes des mines qui passaient près du *Welfare* et je puis personnellement attester que toutes les mines conservaient, pratiquement en état de fraîcheur, leur couche de peinture noire. Selon mon avis et celui du lieutenant Phillips, R. N. V. R., officier chargé de disposer des mines, aucune des mines ne pouvait avoir séjourné dans l'eau pendant plus de deux mois. » Le rapport Whitford a été signé le 14 novembre, tandis que le premier rapport Mestre a été daté le 16 novembre 1946. Dans ce cas, d'après l'affirmation de Whitford, « l'officier de la marine française a entièrement partagé l'opinion énoncée au paragraphe 8 ci-dessus », c'est-à-dire que dans le rapport daté du 14 novembre le capitaine Mestre et les commandants britanniques étaient d'avis qu'il s'agissait de mines GY. Alors pourquoi le capitaine Mestre, le 16 novembre, change-t-il d'avis sur le type des mines, déclarant qu'elles étaient du type GR, pour y revenir le 23 novembre 1946 et dire qu'il s'agissait de mines GY ?

71. — De l'autre côté, le rapport du capitaine Mestre, que le Gouvernement britannique essaie de présenter comme impartial et officiel, ne peut rendre valides les rapports des forces navales britanniques qui ont effectué le déminage le 13 novembre parce que le capitaine Mestre, comme il a été dit plus haut, n'ayant pas été délégué par une décision du Comité de la Méditerranée, ne peut être considéré comme un observateur officiel impartial.

Le capitaine Mestre a pris part à l'invasion des eaux territoriales albanaises du 12 et du 13 novembre, et il l'a fait de son plein gré sans l'autorisation du Comité méditerranéen. Sa participation à une action contraire au droit ne peut être considérée que comme contraire au droit. Ses affirmations n'ont aucune valeur juridique, car il n'était pas un spectateur objectif désigné par un forum international qui aurait été autorisé à l'envoyer en qualité de spectateur. Bien au contraire, le capitaine Mestre est complice d'une action contraire au droit commise aux dépens de la République populaire d'Albanie. Même si le capitaine Mestre avait obtenu de la part du Comité méditerranéen une permission de participer à l'invasion des 12 et 13 novembre, le Gouvernement albanais ne pourrait pas considérer cette participation comme légitime, le Comité méditerranéen n'étant pas un organe autorisé à disposer légalement des eaux territoriales albanaises. Il ne rentre pas dans la compétence du Comité méditerranéen d'envoyer des témoins ou des experts en vue d'établir n'importe quels faits dans les eaux territoriales d'un État souverain sans le consentement de celui-ci.

Le capitaine Mestre devait connaître le statut de l'Organisation de déminage et devait savoir que l'opération à laquelle il était

invité à participer n'était pas autorisée par cette organisation ; en outre, quand il dit : « Les mesures les plus rigoureuses ont été prises pour que l'opération ne puisse à aucun moment être considérée comme une provocation aux yeux de la population albanaise », il apparaît clairement qu'il savait que celle-ci n'était pas une opération normale de déminage, qu'elle était une opération de caractère spécial et hostile envers la République populaire d'Albanie.

En outre, son rapport n'est pas complet et précis et présente des contradictions tant dans son contenu qu'avec le rapport du commandant britannique de la V<sup>me</sup> flottille, dont quelques parties ont été mentionnées plus haut.

*Les lacunes du rapport.*

72. — Le rapport du capitaine Mestre ne fournit pas de façon complète tous les éléments à partir desquels on peut déterminer quelle zone du canal a été nettoyée et à quel endroit ont été trouvées les mines, mais il s'exprime d'une façon vague en disant que les mines ont été trouvées « dans l'ancien chenal dragué ou dans son voisinage immédiat ». De même, il n'indique pas quelles opérations ont été effectuées exactement dans la journée du 12 novembre. Le capitaine Mestre dit seulement qu'à 20 heures il monta à bord du dragueur de mines B.Y.M.S. 2075 qui devait prendre part le lendemain au déminage du canal et, à part les dragueurs de mines et les unités auxiliaires, il ne fait pas mention de tous les autres navires de guerre : croiseurs, porte-avions et sous-marins, qui assistèrent au déminage. D'autre part, le capitaine Mestre dans son rapport décrit de façon détaillée divers faits pour mettre en évidence que l'opération de dragage ne pouvait être considérée en aucune façon comme une provocation à l'égard de la population albanaise, ou bien il parle d'une barque albanaise qui a été vue à proximité de l'endroit où était effectuée l'opération alors que tout ceci ne présente pas d'importance concernant le but de l'opération de dragage.

73. — A part les contradictions déjà mentionnées entre les rapports du commandant Mestre et ceux des commandants britanniques, il en existe encore d'autres parmi lesquelles on peut citer les suivantes : le commandant Whitford prétend que, au cours de la deuxième passe, furent détachées huit mines et au cours de la troisième douze mines, tandis que le capitaine Mestre déclare que, dans la première passe, ont été découvertes sept mines et dans la deuxième treize.

Cependant, le rapport du commandant en chef britannique, adressé au Comité méditerranéen et qui figure au procès-verbal de la réunion du 16 novembre 1946, précise qu'on a effectué quatre dragages au lieu de trois : durant le premier aucune mine ne fut trouvée, au cours du deuxième on en trouva deux, au cours du troisième huit et au cours du quatrième douze mines, tandis que le contre-amiral Kinahan, dans un message daté du 18 novembre

et adressé au commandement en chef, dit que dans le premier tour aucune mine ne fut trouvée et que dans le deuxième on en trouva une qui fut récupérée.

Il résulte du rapport du commandant de la V<sup>me</sup> flottille que des vingt-deux mines trouvées, l'une a explosé au cours du dragage, deux furent coulées, deux furent récupérées et dix-sept furent laissées sur les flots, tandis que du rapport du capitaine Mestre il résulte qu'une mine a explosé au cours du dragage, deux furent récupérées, une fut coulée et les autres laissées flottantes. Donc, selon le capitaine Mestre, une mine seulement fut coulée tandis que Whitford parle de deux mines coulées et le commandant en chef de cinq mines. A noter encore que le contre-amiral Kinahan, dans son rapport du 14 novembre, parle de quatorze mines flottantes laissées dans le secteur.

Il ressort clairement que le rapport artificiel et contradictoire du capitaine Mestre peut être expliqué seulement par le fait que la tâche du capitaine Mestre était de légaliser par sa présence en tant qu'« observateur » toute la machination britannique ; en fait, après le prétendu dragage, le capitaine Mestre, qui prétend assister aux opérations afin de rendre navigable le chenal, a notifié à la Commission Medzon que la route était ouverte, bien que, en réalité, rien n'était fait dans ce sens.

Dans le rapport du commandant de la V<sup>me</sup> flottille il est dit qu'un caïque albanais qui avait arboré un pavillon blanc au-dessous du pavillon albanais s'approcha des mines coupées, tandis que dans le rapport du commandant Mestre il est dit que la barque albanaise avait arboré seulement le pavillon albanais et est passée à une grande distance des dragueurs de mines sans jamais s'approcher à une distance moindre de 3.000-4.000 mètres.

74. — Ces rapports donc ne prouvent pas que les 12 et 13 novembre 1946 ait été trouvé un champ de mines du type GY comme le prétend le Gouvernement britannique. Mais du rapport même du commandement britannique il ressort que dans les opérations des 12 et 13 novembre il n'y a pas eu seulement des dragueurs de mines, mais qu'il y a eu aussi une flotte de guerre comprenant vingt-six navires de guerre parmi lesquels quatorze unités de combat. Il ressort également du rapport que la flotte britannique a effectué des observations, des actes de repérage et des explorations minutieuses en relevant les positions des défenses albanaises de la côte, commettant ainsi des actes illicites au détriment de la sécurité de la République populaire d'Albanie.

De tels actes montrent clairement que le Gouvernement britannique, sous le couvert d'un prétendu dragage dans les eaux albanaises, essayait de créer des preuves à l'appui de l'imputation qu'il avait préméditée contre l'Albanie et en même temps d'exercer une pression politique sur ce pays au moyen d'une partie importante de sa flotte de guerre.

75. — Si vraiment avant le 13 novembre 1946 quelqu'un avait posé des mines, ce qui représenterait une nouvelle violation des eaux territoriales albanaises, cela a été accompli à l'insu du Gouvernement de la République populaire d'Albanie ; l'allégation du Mémoire britannique, à savoir que les gardes albanais devaient avoir remarqué l'action de minage, est sans aucun fondement.

Dans l'histoire des guerres maritimes nous avons de nombreux cas de mouillages clandestins de mines, de barrages de mines devant les ports et les zones ennemis. De même, des barrages de mines ont été clandestinement posés devant les ports et les zones ennemis au cours de la deuxième guerre mondiale, soit par la marine soviétique au moyen d'unités à torpilles, soit par des forces britanniques dans la Manche. Le fait est connu que les autorités britanniques posaient des mines le long des côtes françaises et norvégiennes et que très souvent elles ont réussi à le faire sans être aperçues des gardes-côtes.

Si nous prenons en considération ces données et si nous avons à l'esprit que la Manche était soumise à un contrôle des plus sévères au moyen d'appareils des plus modernes et de toute une série de postes d'observation, et que la Grande-Bretagne a, malgré ce contrôle et cette vigilance spéciale, réussi à mouiller des mines clandestinement, nous constatons que dans le canal de Corfou un mouillage de mines est beaucoup plus simple et facile. Si l'on tient compte du fait que l'Albanie manque de tous ces moyens et dispositifs, il serait clair que, malgré la surveillance des gardes, il peut se produire qu'une tierce Puissance pose des mines dans les eaux albanaises sans qu'on s'en aperçoive, et surtout dans des conditions atmosphériques favorables à une action pareille.

76. — Il est inexact de dire que le bruit des mines tombant dans l'eau devait pouvoir être entendu. Un tel argument est dénué de tout fondement, car il est très difficile, incertain, et dans la plupart des cas impossible, d'apercevoir par les simples sens humains une opération de pose de mines.

De même, une opération de mouillage, qui est très simple et peut être exécutée au moyen de n'importe quelle sorte de navire sans un outillage spécial, peut être effectuée sans être entendue, si, en plus des conditions atmosphériques favorables (vent, temps couvert, faible visibilité) les moteurs des navires sont munis d'appareils assourdisseurs. D'ailleurs, le dispositif pour le mouillage de mines est très simple, et pour mouiller vingt-deux mines à des intervalles de 100 mètres, il suffit d'un laps de temps de cinq minutes pour un seul navire allant à une vitesse de 14 milles à l'heure. En plus, dans des opérations de ce genre, peuvent être employés des sous-marins naviguant à la surface et munis d'électro-moteurs. Presque toutes les marines importantes possèdent des sous-marins semblables, y compris la marine grecque. Les sous-marins britanniques du modèle « T », comme par exemple *Templar* et *Tantivy*, qui ont pris part à la prétendue opération de déminage les 12 et

13 novembre et qui ont assisté à toute l'opération, peuvent embarquer à leur arrière-pont de dix à douze mines. Il faut avoir présent à l'esprit, comme on le verra par la suite, que les bateaux grecs pénétrèrent à plusieurs reprises dans les eaux territoriales albanaises, provoquant des incidents, de même des bateaux britanniques croisaient le 12 novembre dans cet espace maritime jusque tard dans la nuit. Il pouvait arriver facilement qu'un de ces bateaux ait posé un certain nombre de mines aux endroits où l'on prétend qu'elles ont été retrouvées le lendemain.

77. — Eu égard à tout ce qui précède, on est fondé d'arriver aux conclusions suivantes : ou bien ces prétendues mines ont été posées par les Allemands en retraite ou bien elles ont été posées par une tierce Puissance dans le dessein de nuire à l'Albanie, ou bien toute l'affaire a été montée par une unité britannique dans le but de nuire au prestige de l'Albanie et pour assurer la réparation du dommage matériel et la condamnation morale et politique de l'Albanie pour l'incident du 22 octobre.

Il serait intéressant à ce propos de rapprocher cette hypothèse avec les instructions du commandant Whitford, mentionnées au début de ce chapitre.

Ceci est renforcé aussi par le fait que les navires britanniques n'ont pas effectué le prétendu nettoyage le 12 novembre, comme il a été communiqué par la note du Gouvernement britannique en date du 10 novembre.

78. — A la question qui lui a été posée devant le Conseil de Sécurité, le représentant britannique a répondu en disant qu'à la date du 12 novembre 1946, les navires britanniques ont procédé au dragage des eaux à l'ouest du cap Kiephali afin de permettre aux navires de disposer de la place nécessaire pour virer durant l'opération de dragage. (Voir doc. S/300, p. 25<sup>1</sup>, du Conseil de Sécurité.)

Du point de vue technique, il n'était pas nécessaire de procéder d'abord au nettoyage de la partie de la mer se trouvant près du cap Kiephali pour assurer les mouvements de manœuvre des navires, puisque le cap Kiephali est à une distance de plus de 3 milles du champ de mines prétendu découvert, et pour avoir la place nécessaire au virage des navires on ne procède jamais au nettoyage d'un endroit se trouvant bien loin du champ de mines qu'on se propose de nettoyer.

Cette unique justification britannique est donc sans valeur. En manquant d'effectuer le nettoyage le 12 novembre 1946, comme il l'avait notifié d'avance, le Gouvernement britannique tente de couvrir des opérations douteuses, et ceci renforce l'opinion qu'à cette date les navires britanniques ont effectué d'autres actes et précisément des actes auxquels le commandant Whitford conseille au personnel de ne pas faire allusion. Ce point de vue est renforcé encore davantage par les circonstances générales dans lesquelles

<sup>1</sup> Voir p. 327 du volume I.

ont été effectuées les opérations ; malgré les justes protestations et propositions du Gouvernement albanais et bien que le Comité central international de déminage subordonne le nettoyage du canal à l'assentiment de l'Albanie, malgré la proposition faite par l'Albanie pour former dans ces circonstances une Commission mixte, malgré la décision de date antérieure du Comité de la zone méditerranéenne d'après laquelle la Grèce était chargée de nettoyer ces eaux, le Gouvernement britannique, faisant preuve d'insistance et d'une hâte injustifiée en improvisant des témoins et en mettant en mouvement un nombre considérable de navires de guerre, s'est efforcé par tous les moyens et de toutes les manières de mettre à exécution son plan prémédité en vue de produire de fausses preuves à l'appui de sa plainte contre le Gouvernement albanais.

En fait, le Gouvernement britannique non seulement n'a pas produit des preuves contre l'Albanie, mais il a commis une provocation sans précédent et criminelle contre la sécurité, l'indépendance et la souveraineté de l'État et du peuple albanais.

79. — Le soir du 13 novembre 1946, le Gouvernement britannique était évidemment d'avis que la question que d'après lui « il était de nécessité urgente d'établir » a été résolue par la prétendue découverte du champ de mines. Aussi ne se préoccupe-t-il plus de cette « nécessaire tâche d'humanité », c'est-à-dire du nettoyage du chenal de Corfou, bien que le Mémoire encore essaie de justifier l'action de la marine de guerre britannique du 13 novembre par de telles considérations.

80. — La conclusion du Mémoire selon laquelle (par. 26) les mines qui auraient causé le 22 octobre des dommages aux deux contre-torpilleurs britanniques faisant partie des mines prétendument découvertes les 12-14 novembre, est tirée *ex nihilo*, parce que de tous les soi-disant faits et des circonstances exposées dans le Mémoire, il est absolument impossible de tirer des conclusions pareilles. Le Gouvernement britannique avance une telle idée de corrélation sans même essayer d'argumenter. En fait, il n'y a aucune preuve matérielle sur la nature réelle des explosions du 22 octobre 1946 ou des mines qui en auraient été la cause. D'autre part, il n'y a aucune preuve qu'un champ de mines ait été découvert le 12-13 novembre 1946, et même si on suppose pour un moment qu'un tel champ de mines fut découvert, rien ne prouve qu'il existe un lien logique entre ce prétendu champ et l'explosion du 22 octobre 1946, comme il n'existe aucun rapport entre l'incident du 22 octobre 1946 et le Gouvernement albanais.

#### Les débats du Conseil de Sécurité.

(Ad paragraphes 28-62 du Mémoire britannique.)

81. — Le Gouvernement britannique dans son Mémoire (par. 28-62) expose, selon son point de vue, les débats qui se sont déroulés

au Conseil de Sécurité à la suite de sa plainte du 10 janvier 1947 contre l'Albanie. Par cet exposé, il s'efforce de rassembler des arguments en faveur de sa thèse non fondée et injuste.

En réalité, des débats du Conseil de Sécurité il ressort que :

1) L'incident du 22 octobre 1946 n'a aucun rapport avec la responsabilité de l'Albanie.

2) L'affirmation selon laquelle l'attitude de l'Albanie dans l'incident des contre-torpilleurs britanniques qui auraient été endommagés par des mines dans le Détroit de Corfou constitue ou pourrait constituer une menace à la paix est dénuée de tout fondement.

3) La plainte contre l'Albanie n'est pas fondée.

4) En dépit de ses droits légitimes et de ses intérêts en tant qu'État souverain, l'Albanie a été privée de la possibilité de veiller à la sécurité de la navigation dans ses eaux territoriales, et les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises constituent des atteintes à la souveraineté de la République populaire d'Albanie.

Durant les discussions qui se sont déroulées au Conseil de Sécurité, certains Membres ont mis en évidence le caractère absurde de l'accusation britannique, puisque le seul fait d'un incident survenu dans les eaux albanaises ne peut engager la responsabilité de l'Albanie. On a cité le cas du navire français *Compiègne* ayant heurté une mine à Dieppe, dans le chenal dragué par la marine britannique, ainsi que le cas du navire hollandais *Christian Huygens* ayant rencontré une mine dans le chenal près de l'île Walcheren dont le nettoyage incombait à la Belgique. Dans ces deux cas, aucune accusation n'a été élevée contre la France ou la Belgique pour « crime contre l'humanité ». D'autres exemples ont été donnés concernant les accidents de navires qui ont heurté des mines dans des chenaux déjà déminés des eaux européennes. Néanmoins, aucun des pays qui ont procédé au dragage de ces chenaux, ou dans les eaux desquels des accidents ont eu lieu, n'a été accusé d'aucune culpabilité. C'est seulement contre la République populaire d'Albanie qu'on parle de « crime contre l'humanité » pour un incident pareil, et ceci pour des fins politiques déterminées.

Il a été mis également en évidence que l'incident du canal de Corfou et l'attitude prise par le Gouvernement albanais à la suite de cet incident ne constituent pas une menace à la paix et à la sécurité. En montant cette affaire et en la portant au sein de l'Organisation des Nations Unies, le Gouvernement britannique avait poursuivi des buts prémédités.

À cet égard, le représentant polonais s'exprime catégoriquement : « Ce différend ne comporte aucune menace contre la paix. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 256.)

En ce qui concerne les preuves sur lesquelles le Gouvernement britannique appuie son accusation contre l'Albanie, si l'on analyse les discours des Membres du Conseil de Sécurité, il ressort clairement

que tous reconnaissent, de façon directe ou indirecte, que cette accusation s'appuie non sur des preuves mais sur des probabilités et des suppositions fantaisistes du Gouvernement britannique.

La façon même dont le représentant britannique formule l'accusation contre l'Albanie, dans laquelle il est dit avec incertitude que l'Albanie a pu être ou auteur, ou complice, ou a eu connaissance de la pose des mines, montre que le Gouvernement britannique ne sait comment, ou ne peut, préciser son accusation contre l'Albanie parce que les éléments probants pour concrétiser cette accusation lui font défaut. Dans ses discours au Conseil de Sécurité, le représentant britannique s'exprime par des soupçons qui le portent à croire à la culpabilité de l'Albanie.

Il dit notamment :

« .... toutes ces mines se trouvaient dans les eaux albanaises, à quelque 300 yards seulement de la côte. En conséquence, c'est sur ce pays que tombent les premiers soupçons. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 286.)

À la question posée à la Sous-Commission il répond :

« .... Lorsque les mines furent trouvées tout près de la côte de l'Albanie et qu'il fut établi qu'elles n'étaient immergées que depuis six mois au plus, les « soupçons » se portèrent sur le Gouvernement albanais. » (Mémoire britannique, annexe 23, doc. S/300, p. 326.)

Le représentant soviétique dit catégoriquement « qu'il n'existe absolument aucune preuve et que les accusations se contredisent » (p. 256). Plus loin il poursuit : « Les accusations portées par le Gouvernement du Royaume-Uni contre l'Albanie ne sont pas prouvées et ne peuvent pas l'être. C'est pourquoi, en dépit de toutes les tentatives faites pour grossir l'affaire et pour faire du bruit autour d'elle, au Conseil de Sécurité, dans la presse, etc., ces accusations sont sans fondement.... »

Le Conseil de Sécurité, dans l'impossibilité de prendre une décision par manque de preuves, à la date du 27 février 1947 créa une Sous-Commission de trois membres « pour examiner tous les témoignages dont on dispose .... et de faire un rapport au Conseil de Sécurité .... sur les faits de la cause tels qu'ils ressortiront de ces témoignages ». (Mémoire britannique, annexe 23, S/300, p. 312.)

La Sous-Commission n'a pu rapporter aucun fait favorable à la thèse britannique pour la simple raison qu'il n'en existait pas, ce qui causa le mécontentement du représentant britannique : « Le rapport de la Sous-Commission n'éclaire guère la situation, il faut bien l'avouer », dit-il. Et plus loin il s'exclame : « Je ne vous cacherai pas que le rapport m'a déçu. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 301.) Toutefois, le représentant britannique se voit obligé de reconnaître que la Sous-Commission ne pouvait se prononcer sur la culpabilité de l'Albanie : « .... le rapport ne présente aucune conclusion. Il n'émet pas d'avis sur le point de savoir si un champ de mines non signalé a été posé dans le Détroit de Corfou moins de six mois avant l'incident, ni sur la question de

savoir si un champ de mines a été posé par le Gouvernement albanais ou de connivence avec lui, ou à sa connaissance. Cette carence n'a rien de très surprenant : en effet, si la Sous-Commission n'était pas convaincue de l'existence d'un champ de mines, il lui était difficile de décider qui pouvait être coupable. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 301.)

D'autres Membres du Conseil ont reconnu le non-fondé de l'accusation britannique : le représentant polonais souligne que « ... le Conseil ne peut accepter qu'une accusation fondée sur une preuve formelle. Il ne suffit pas qu'on ne puisse pas prouver que l'accusation n'est pas justifiée : il faut la preuve formelle que cette accusation est justifiée. Tel est le principe que notre délégation défend et continuera de défendre. Nous admettons évidemment que l'on peut considérer certaines preuves indirectes, mais seulement lorsqu'aucune autre explication n'est possible.

« Comme je l'ai indiqué auparavant, j'estime qu'il n'y a aucune preuve que le champ de mines, s'il a jamais existé, ait été mouillé soit par le Gouvernement albanais, soit de connivence avec lui. J'irai même jusqu'à dire qu'on ne nous a soumis aucune preuve formelle que le champ de mines, s'il a jamais existé, ait été posé au su du Gouvernement albanais. » (Conseil de Sécurité, *Procès-verbaux officiels*, 2<sup>me</sup> Année, n° 29, p. 598<sup>1</sup>.)

Si des membres de la Sous-Commission se sont efforcés d'appuyer la thèse britannique en admettant qu'un champ de mines a été mouillé de connivence avec le Gouvernement albanais, cela ils l'ont fait en qualité de représentants, mais non en leur qualité de membres de la Sous-Commission. Ils ont probablement dû juger que la parole d'un représentant est plus libre et qu'elle ne doit pas être influencée par des questions d'équité et de justice.

Le représentant syrien, après avoir rappelé qu'on n'avait pas eu satisfaction sur les questions qu'il avait posées au représentant britannique, conclut que l'accusation britannique contre l'Albanie n'est pas fondée sur des preuves. « D'après un principe juridique d'ordre général, on ne peut imposer aucune peine, aucune responsabilité, aucune condamnation en se fondant sur des possibilités ou des probabilités. Il faut qu'il y ait certitude. Il existe un autre principe selon lequel le moindre doute empêche la condamnation. Si ce doute existe, nous ne pouvons infliger aucune peine ni établir aucune responsabilité... Or, des doutes existent — dans mon esprit, ils existent certainement. Mais il n'existe pas de preuves ; il y a seulement des possibilités, tout au plus des probabilités. » (S/P. V.122, 25 mars 1947, p. 51<sup>2</sup>.)

Il a également mis en évidence le manque de valeur probatoire de certaines allégations britanniques : « Nous pourrions tout de même avoir des détails plus précis, dit-il, sur la deuxième opération de dragage effectuée par les Alliés en octobre 1944. »

<sup>1</sup> Voir p. 360 du vol. I.

<sup>2</sup> " " " 366 " " " .

En ce qui concerne le capitaine Mestre, le représentant syrien dit simplement : « La présence de l'officier français est d'ailleurs contestée quant à son bien-fondé ; car on ne nous dit pas en quelle qualité il a pris part à ces opérations. Le capitaine Mestre était-il désigné par l'Organisation centrale de déminage ? Tout cela est extrêmement nébuleux. » (S/PV.122, pp. 47-50<sup>1</sup>, 25 mars 1947.)

Le représentant soviétique a mis particulièrement en évidence les actions illégales des navires de guerre britanniques et la violation de la souveraineté de l'État albanais qui en est résultée.

« A revoir ainsi l'historique de la question, dit-il, et les faits qui s'y rapportent, on se rend compte qu'on a systématiquement ignoré l'Albanie en prenant les décisions concernant le dragage et en organisant toute cette opération. Cela a eu pour résultat que sous prétexte de draguer les mines, les navires de guerre étrangers en ont pris à leur aise dans les eaux albanaises du Détroit de Corfou, et par leurs opérations ont violé à plusieurs reprises la souveraineté des eaux et des ports albanais. » Plus loin il ajoute : « Vis-à-vis de l'Albanie, elles [les autorités britanniques] ont non seulement manqué totalement de correction, mais se sont même livrées à une violation grossière et systématique de la souveraineté de ce pays. » (Mémoire britannique, annexe 23, pp. 249-250.)

Le représentant du Gouvernement albanais a souligné à plusieurs reprises que les actes de la marine de guerre britannique étaient des violations préméditées de la souveraineté de l'État albanais : « Le Gouvernement albanais considérait ces incidents comme des actes de provocation et de violation flagrante de la souveraineté et de l'intégrité nationales de l'Albanie de la part des navires de guerre britanniques. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 221.)

« Ce qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que lorsque les navires de guerre britanniques ont navigué dans les eaux albanaises à des fins de provocations et d'intimidation, la souveraineté de l'Albanie a été atteinte. Le Gouvernement britannique, en niant cet acte illégal, cherche à rejeter la responsabilité sur le Gouvernement albanais, qui ne respecterait pas les lois internationales. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 260.) « Les faits et les arguments montrent que non seulement l'accusation britannique ne peut pas tenir debout, mais ils prouvent aussi très clairement la responsabilité du Gouvernement britannique dans des actes illégaux et arbitraires effectués envers l'Albanie. » (S/PV. 121, 21 mars 1947, p. 3<sup>2</sup>.)

Ainsi le Gouvernement albanais n'a jamais cessé de mettre en évidence et de répéter dès le début de cette affaire le sens exact des actions de la marine de guerre britannique, que ces actes contraires au droit étaient perpétrés dans le but de violation flagrante de la souveraineté de l'Albanie et de créer des provocations.

Certains Membres du Conseil se sont efforcés, malgré l'absence totale de preuves, à appuyer la thèse britannique. Cependant, en.

<sup>1</sup> Voir p. 365 du vol. I.

<sup>2</sup> » » 339 » » ».

observant de près leur façon d'argumenter ainsi que le contenu de leurs arguments, on se rend facilement compte du non-fondé de leur thèse. La façon même de s'exprimer prouve beaucoup dans ce sens. Ils ont dit par exemple qu'il « semblerait » que personne d'autre que l'Albanie n'aurait pu poser les mines. On a également dit qu'il était difficile d'admettre que quiconque autre que l'Albanie ait pu poser les mines. Il y a lieu de relever les mots : il semble, il paraît, il serait difficile, pour se rendre compte de leurs convictions et des fins poursuivies par leurs discours.

Les points de vue exprimés devant le Conseil de Sécurité par les Parties intéressées ainsi que par les différents Membres du Conseil ont mis en évidence que l'accusation britannique contre l'Albanie n'était fondée que sur des suppositions et des probabilités, sur des arguments confus et sans aucun fondement.

Bien qu'elle n'eût aucun rapport avec le maintien de la paix et de la sécurité internationales, cette affaire a été portée devant le Conseil de Sécurité pour des considérations d'ordre politique.

Le Conseil de Sécurité s'est trouvé, faute de preuves, dans l'impossibilité de décider de la culpabilité de l'Albanie. Le rejet du projet de résolution présenté par le représentant britannique en est une confirmation.

## B. — EN DROIT

### Le mouillage de mines en temps de paix.

(*Ad* paragraphes 63-73 du Mémoire.)

82. — Le Gouvernement britannique cherche à rendre un État responsable des mines mouillées d'après lui entre le 15 mai et le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises sans être notifiées. En procédant d'établir une telle responsabilité, le Mémoire se pose en premier lieu la question si et comment le droit international règle le mouillage de mines en temps de paix. Il trouve qu'employer les mines en temps de paix est entièrement illégal d'après les règles du droit international qui, d'une part, seraient basées sur un principe général et élémentaire, et, d'autre part, résulteraient de la Convention n° VIII de La Haye de 1907. Cette convention, de caractère déclaratoire, en stipulant des limitations au droit de mouiller des mines en temps de guerre, a précisé les seuls cas où l'emploi des mines est permis. Les belligérants doivent signaler les régions rendues dangereuses aussitôt que les exigences militaires le permettront ; une Puissance neutre doit notifier d'avance les régions de ses côtes où seraient mouillées des mines automatiques de contact.

83. — Ladite Convention VIII contient aussi des dispositions concernant l'enlèvement des mines après la guerre. Passant en revue la Convention, le Mémoire n'a pas pu ne pas mentionner son article 5. Mais le Mémoire ne consacre pas trop d'attention à cet article, et c'est seulement d'une façon voilée que son paragraphe

68 fait allusion à la disposition suivante de l'article 5 : « Chaque Puissance devra procéder dans le plus bref délai possible à l'enlèvement des mines qui se trouvent dans ses propres eaux. » Dans tout son texte le Mémoire revient encore seulement une fois à cette disposition de l'article 5 de la Convention (par. 70 *in fine*).

En vertu de son article 5, la Convention impose à chaque État, d'une part, le devoir d'enlever les mines se trouvant à la fin de la guerre dans ses eaux ; d'autre part, elle réserve en même temps à chaque État sa compétence exclusive à cet effet.

Ces dispositions de l'article 5 précité sont d'importance pour l'affaire présente. Il a été exposé plus haut (par. 23, 24, 25) que le Gouvernement britannique a empêché le Gouvernement albanais de remplir son devoir d'après l'article 5 de la Convention VIII précitée, s'opposant à son admission à l'Organisation internationale de déminage ; d'autre part, le Gouvernement britannique a lésé la compétence exclusive réservée au Gouvernement albanais par ledit article 5, et cela contre la volonté expresse du Gouvernement albanais, comme il est exposé plus loin (par. 144).

84. — Le Gouvernement albanais n'a pas notifié son adhésion à ladite Convention VIII de La Haye au sens de son article 10, mais il a déclaré, sans autre, en mars 1947, lors des débats devant le Conseil de Sécurité, « qu'il respectait la Convention et qu'à l'instar des autres Puissances il restait fidèle à la Convention ». (Mémoire, annexe 23, Rapport de la Sous-Commission S/300, appendice II, p. 320.) Cette adhésion non formelle du Gouvernement albanais à la Convention peut être trouvée conforme à son caractère déclaratoire. Sa portée n'est pas limitée aux prescriptions expresses de la Convention relative à l'emploi approprié des mines en temps de guerre, mais comporte la reconnaissance de la défense générale de mouiller des mines en dehors des cas prévus et réglés par ladite Convention. Le Gouvernement albanais se trouve donc d'accord avec tous ces autres États considérant la pose des mines en temps de paix comme délit international entraînant la responsabilité de l'État conformément au droit international.

Animé de ces convictions, le Gouvernement albanais se trouve aussi en principe d'accord avec le point de vue souligné par le Mémoire que ce délit est particulièrement grave s'il est commis sur une route habituelle au commerce maritime ; tout en laissant à la technique juridique à voir s'il y a lieu de qualifier le délit si aggravé par une dénomination spéciale.

En ce qui concerne la notification préalable des mines mouillées, il ne peut pas être possible, ainsi que le fait le Mémoire (par. 72, lit. b), d'invoquer formellement ici, dans un cas en temps de paix, ladite Convention VIII qui prévoit une telle notification préalable en temps de guerre pour la Puissance neutre. D'ailleurs, il semble bien répondre à la pensée du Mémoire qu'en temps de paix, l'État n'a pas à poser de mines du tout. S'il signale leur pose

d'avance, il diminuera probablement sa responsabilité, mais il ne fait pas de différence s'il se réclame ou non de ladite Convention VIII.

En ce qui concerne le Gouvernement albanais, la question ne se posait pas pour lui s'il devait notifier les mines mouillées eu égard ou non à la Convention VIII précitée, car aucune question ne se présentait pour lui à cet égard, le Gouvernement albanais n'ayant ni mouillé les mines ni participé à leur mouillage et n'ayant non plus eu aucune connaissance de mines. Seul le Gouvernement britannique aurait pris, selon ses dires, connaissance des mines qui auraient été mouillées dans le canal de Corfou ; s'il avait une telle connaissance, c'était à lui d'en donner notification.

85. — Dans le but de mettre particulièrement en relief qu'il s'agissait dans l'affaire présente d'un crime contre l'humanité, le Mémoire a été amené à exagérer l'importance des détroits naturels de Corfou, et aux points de vue économique et juridique. Le Gouvernement albanais n'est pas à même de le suivre à cet égard. D'autre part, le mouillage de mines après la cessation des hostilités serait toujours un grave délit international, même si le canal nord de Corfou n'est pas une route ordinaire pour la navigation internationale, mais au contraire une route secondaire d'intérêt local, et comme telle ne pouvant pas prétendre au statut d'un détroit au point de vue juridique.

#### La responsabilité alléguée du Gouvernement albanais.

(Ad. paragraphes 72, 92-94, 96, n° 2, du Mémoire.)

86. — D'après les deux règles qu'énonce le Mémoire (par. 73, lit. a et lit. b), le délit international dont il s'agit est commis par l'État qui mouille les mines lui-même, ainsi que par tout autre État avec lequel les mines sont mouillées de connivence. Toutefois, en suivant le Mémoire dans son texte entier, on se rend compte qu'il distingue une autre responsabilité, bien que celle-ci ne soit pas incluse dans les deux règles indiquées dans son paragraphe 72. Cette autre responsabilité est fondée sur le fait d'avoir une certaine connaissance des mines. En effet, le Mémoire mentionne : « au su du Gouvernement albanais et de connivence avec ce Gouvernement » (par. 26 lit. b) ; « avec la connivence ou au su de ce Gouvernement » (par. 76, *in fine*, par. 92) ; « lesdits champs de mines posés soit par le Gouvernement albanais soit avec la connivence ou au su de ce Gouvernement » (par. 96, n° 2, par. 92) ; « toute complicité ou toute connaissance de l'existence desdites mines » (par. 74).

La connaissance de mines peut être acquise de différentes manières. Le Mémoire semble parfois avoir en vue la connaissance de l'action même de mouiller des mines : « champ de mines posé au su du Gouvernement albanais » (*cf.* par. 96, n° 2). Par ailleurs, le Mémoire semble n'avoir en vue que la connaissance du résultat déjà acquis, « l'Albanie connaissait l'existence du champ de mines » (*cf.* par. 94). Les conséquences semblent ne pas être les mêmes.

Dans le premier cas, on sait que les mines vont être posées ou sont en train d'être posées dans les eaux, et on connaît donc plus ou moins de circonstances où, quand, comment, par qui, les mines vont être posées. Dans le deuxième cas, on ne sait de ces circonstances que le fait que des mines se trouvent mouillées dans un certain endroit. Dans le premier cas, il y a peut-être une possibilité d'empêcher l'action. Dans le deuxième cas, on ne peut faire rien d'autre que de faire disparaître le danger provenant du fait accompli.

87. — Le Mémoire semble avoir en premier lieu en vue une responsabilité du Gouvernement albanais qui serait encourue purement et simplement par sa connaissance d'un champ de mines : La responsabilité de l'Albanie naît, en premier lieu, d'une complicité directe quant à l'existence du champ de mines, complicité résultant du fait qu'elle connaissait l'existence de ce champ de mines, que d'ailleurs ledit champ de mines eût été posé effectivement par l'Albanie ou de connivence avec elle ; en second lieu, du fait d'avoir omis — omission volontaire, selon le Gouvernement britannique — de remplir le devoir international impératif qui lui incombait de signaler l'existence de ce dangereux champ de mines ; en troisième lieu, du fait que les autorités albanaises ont omis d'avertir les navires de Sa Majesté du danger auquel ils s'exposaient lorsqu'elles les ont vus s'approcher du champ de mines. (Mémoire britannique, par. 94.) D'après ce texte, la responsabilité du Gouvernement albanais est créée par le fait qu'ayant pris connaissance des mines dans ses eaux, il ne les a pas fait connaître à la navigation : « En tant que Puissance territoriale, l'Albanie est responsable de tout champ de mines qui se trouve, à sa connaissance, dans ses eaux territoriales ainsi que des conséquences de ce fait. Si les circonstances étaient telles qu'il n'était pas en son pouvoir de faire cesser la situation dangereuse créée de ce chef, il était de son devoir d'envoyer immédiatement des avertissements, soit aux gouvernements, soit à tous les navires appelés vraisemblablement à utiliser la route maritime internationale, soit aux uns et aux autres — avertissements qui leur auraient permis d'éviter le danger. » (Mémoire britannique, par. 92.) L'Albanie n'a pas pris de telles mesures. C'est donc sur un tel « fait d'avoir permis l'existence du champ de mines ... sans le signaler » (par. 96, n° 6), sur un tel passif et omissif « acquiescement du Gouvernement albanais quant à l'existence d'un champ de mines dangereux et non signalé, dans un chenal que l'on savait être utilisé par les navires britanniques » (Mémoire britannique, par. 93), que repose « une complicité directe » (Mémoire britannique, par. 94) du Gouvernement albanais dans l'affaire.

Cette responsabilité se trouve singulièrement aggravée, voire transformée, si l'État ayant connaissance des mines se trouvant dans ses eaux ne les signale pas même au moment du danger immi-

ment que ces mines font courir aux navires les approchant. Les autorités albanaises auraient eu le 22 octobre 1946 toujours trente minutes pour mettre les navires britanniques en garde. « Dans ces conditions, le fait de permettre aux navires de se diriger directement vers un champ de mines, dont l'existence — le Gouvernement du Royaume-Uni estime que cela est bien établi — était connue des autorités albanaises, constituait un acte équivalent en droit à placer les mines sur la route des navires, dans l'intention de les détruire, indépendamment du fait que cet acte était contraire aux principes établis par la Convention de La Haye susmentionnée, relativement à la notification des champs de mines. » (Mémoire britannique, par. 92.)

88. — Si telle était la thèse du Gouvernement britannique, il lui suffirait de prouver que le Gouvernement albanais aurait acquis avant le 22 octobre 1946 la connaissance de la présence des mines dans ses eaux sans les signaler. C'est à quoi seul le Mémoire s'emploie. Il laisse de côté la question si le Gouvernement albanais avait posé les mines lui-même ou avait participé à leur mouillage. Néanmoins, de même qu'auparavant la note du 9 décembre 1946 et le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité, le Mémoire ne cesse d'affirmer que le Gouvernement albanais est responsable d'avoir mouillé les mines ou d'avoir participé à leur mouillage, et il ne se limite pas à soutenir que le Gouvernement albanais a su la présence des mines. Toutefois, ces divers chefs d'accusation ainsi cumulés ne sont qu'une clause de style. Le Mémoire n'indique pas un seul fait permettant de conclure que le Gouvernement albanais aurait mouillé les mines lui-même ou aurait participé à une telle action entreprise par un tiers et n'entreprend même aucun effort dans ce sens. C'est seulement de la connaissance des mines dont il aurait fait usage que le Mémoire accuse le Gouvernement albanais. Et c'est exclusivement à une telle connaissance alléguée que se limitent les moyens soumis par le Gouvernement britannique à titre de preuve, ces prétendues preuves étant en même temps les seules dont il s'agirait dans toute l'affaire.

**Les preuves britanniques de la prétendue connaissance albanaise du champ de mines.**

(*Ad* paragraphe 96, n° 2, lit. e, paragraphe 24 du Mémoire.)

89. — L'issue dans l'affaire présente dépend donc de la question si le Gouvernement albanais connaissait ou non le champ de mines qui se serait trouvé avant le 22 octobre 1946 dans ses eaux du canal nord. D'après le Mémoire, ce serait l'unique question que pose la première partie du compromis. Les conclusions du Gouvernement britannique affirment l'existence d'un tel champ de mines et elles affirment en outre qu'« il était impossible que des mines aient été posées dans une si grande mesure et si près de la côte

sans que les autorités côtières albanaises les aient vu ou entendu poser. Les mesures particulières de vigilance, prises par le Gouvernement albanais durant les six mois qui précéderent l'accident survenu aux navires de Sa Majesté — mesures admises par le Gouvernement albanais —, excluent en outre la possibilité que ledit champ de mines ait été posé sans la connaissance du Gouvernement albanais. » (Mémoire britannique, par. 96, n° 2, lit. e.) Le nombre des mines et leur proximité du littoral albanais ainsi que la vigilance spéciale qu'auraient exercée les autorités albanaises, font l'objet d'une description sur quelques points plus détaillés se trouvant dans le paragraphe 24 du Mémoire.

Tels étant les faits sur la base desquels on serait « irrésistiblement amené à conclure » que les mines étaient « tout au moins » connues du Gouvernement albanais (cf. par. 76 du Mémoire), il est *prima facie* évident qu'aucun de ces faits ne constitue une preuve directe. Le Gouvernement britannique ne dispose d'aucune preuve de cette nature. Il n'est pas à même de soumettre aucun document qui prouverait sans autre que le Gouvernement ou les autorités albanais auraient eu connaissance des mines en question. Il reste donc à voir s'il est permis de tirer des faits dont le Gouvernement britannique se réclame, des conclusions susceptibles d'établir le fait prétendu « sans aucun doute plausible ou moral », conformément aux règles des preuves indirectes. « Je ne suis pas en mesure de citer ici des témoins oculaires de l'opération. Toutefois, certaines circonstances font apparaître d'une manière décisive la responsabilité de l'Albanie. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 214.)

Les circonstances ci-dessus indiquées ne sont pas les seules que le Gouvernement britannique soumette à l'appui de son accusation. Il y en a d'autres dont il est question plus loin (voir par. 93 et suivants). Mais de toutes ces circonstances, les conclusions du Gouvernement britannique ont sélectionné celles qui à son avis seraient les plus susceptibles de prouver la responsabilité du Gouvernement albanais. Leur force probante se baserait au fond sur l'expérience courante que de manipuler des lourds objets cause nécessairement du bruit ; les personnes à proximité entendent, sinon qu'elles voient en même temps. La question qui se pose en premier lieu est donc si les mines avaient pu être mouillées à leur endroit « sans que les autorités côtières albanaises les aient vu ou entendu poser ».

A la question principale ainsi résumée, le Gouvernement albanais répond catégoriquement qu'il n'y avait personne du côté albanais qui aurait vu ou entendu les mines en question au cas où celles-ci auraient été mouillées par qui que ce soit dans ses eaux avant le 22 octobre 1946 ou à une autre époque après la fin des hostilités. Cette déclaration est conforme à l'état des faits ainsi que le Gouvernement albanais les connaît.

90. — Il s'explique d'une façon naturelle que les mines en question, au cas où elles seraient mouillées, n'ont été ni vues ni entendues par aucune personne albanaise :

a) Des personnes qui se seraient décidées de mouiller des mines dans les eaux albanaises auraient pu procéder par une nuit sombre et dans des conditions atmosphériques rendant difficile toute observation des rives. Des conditions atmosphériques pareilles prévalaient par exemple pendant les trois semaines avant le 13 novembre 1946.

Dans des conditions pareilles, toute observation des rives albanaises aurait été limitée à la possibilité d'ouïr du bruit du large.

b) Lesdites personnes auraient pu disposer des moyens techniques leur permettant d'entreprendre l'opération de mouillage sans être vues ni entendues. Ainsi ces personnes auraient pu employer des sous-marins. Par ce procédé, des mines auraient pu être mouillées sans que leur mouillage soit vu ou entendu. Des sous-marins construits pour une telle opération sont employés par exemple dans la marine britannique, dans la marine grecque. Parmi les unités britanniques participant à l'opération entreprise dans les eaux albanaises les 12-13 novembre 1946, il y avait deux de ces sous-marins.

S'il s'agissait de navires de surface qui auraient procédé audit mouillage de mines, ces navires ont pu être aménagés de façon à éviter le bruit ou à l'amortir sensiblement. La pratique montre que par exemple le bruit de la mine qu'on laisse tomber dans l'eau peut être réduit à un degré considérable si l'on plonge dans l'eau les rails sur lesquels on fait glisser les mines. Le bruit du moteur peut être réduit en ralentissant son fonctionnement et les bateaux à électro-moteurs naviguent sans faire aucun bruit.

Les moyens techniques des sous-marins et des navires de surface permettent aussi d'effectuer le mouillage des mines dans un laps de temps très court. Deux douzaines de mines peuvent être posées par exemple dans quelques minutes seulement.

c) L'expérience acquise déjà dans la guerre de 1914-1918, confirmée et développée très largement dans la guerre de 1939-1945, montre que des mines ont été posées par des belligérants en possession des moyens techniques appropriés à la proximité immédiate des rives et jusque dans les ports ennemis. C'est ainsi que la marine britannique a procédé par exemple dans les eaux norvégiennes et françaises occupées par l'ennemi, de même que la marine allemande a réussi à en faire autant. Des navires de surface, des sous-marins, des avions ont été employés, les conditions atmosphériques et la nuit servant de couverture.

Mouiller des mines dans les eaux albanaises sans être aperçu, ni vu, ni ouï, n'était que l'application de ces procédés pour quiconque aurait disposé des moyens techniques nécessaires et se serait décidé d'en faire usage en l'occurrence.

d) D'après le Mémoire lui-même, les prétendues mines ne se trouvaient pas à une telle proximité des rives albanaises pour que la conclusion s'impose qu'on aurait nécessairement entendu le bruit de leur manipulation ou de leur immersion dans l'eau au cas où il y avait du bruit. D'après le Mémoire, il s'agirait de vingt-deux mines. De ce nombre, il y a, suivant le Mémoire (carte constituant annexe 9), seulement une mine qui se serait trouvée amarrée à la distance allant jusqu'à environ 700 mètres de la rive albanaise. Une telle distance rend impossible de se rendre compte de la pose des mines sans moyens techniques spéciaux. Cette mine au sud de la pointe Denta se serait trouvée loin de la baie de Saranda à l'endroit désert, et où, suivant l'annexe n° 7 du Mémoire, il n'y avait pas de gardes côtiers albanais. Toutes les autres mines se trouvent, suivant la carte citée, plus loin du littoral albanais, la plupart à la distance d'environ 1.500 à 5.000 mètres. A une telle distance, il n'aurait pas été possible aux autorités albanaises d'entendre du bruit, d'autant moins de les voir même s'il n'y avait pas les circonstances déjà mentionnées et qui excluent une telle possibilité ou la rendent très limitée.

e) Le nombre des mines (vingt-deux mines) dont il s'agirait en l'occurrence ne rend nullement nécessaire que le bruit de l'immersion de ces mines aurait dû être perçu des rives albanaises. Les mines en question auraient été dispersées sur l'espace considérable d'une longueur de trois milles marins. Dans ces conditions, même si quelques bruits auraient pu être perçus aux rives, il n'était nullement nécessaire que ces bruits éveillent l'attention, et encore moins la curiosité quant à leur cause possible.

91. — Le nombre des mines qui se seraient trouvées avant le 13 novembre 1946 dans les eaux albanaises de Saranda, leur proximité des rives albanaises, ne prouvent donc nullement que leur mouillage ait dû être aperçu. Les conclusions du Gouvernement britannique soulignent donc, en plus, la vigilance « spéciale » qui aurait été organisée les six mois avant le 22 octobre 1946 dans la région par le Gouvernement albanais. Si le mouillage des mines avait pu échapper à l'attention des personnes aux rives, il n'aurait pas pu échapper à la « vigilance spéciale » organisée juste pour observer.

Le service de sécurité exercé par le Gouvernement albanais dans la région du canal nord de Corfou a été exposé plus haut. (Voir partie II, par. 8, 40.) Aux fins de se rendre compte de la force probante de l'argument avancé par le Gouvernement britannique, par rapport à la prétendue vigilance spéciale, il y a lieu de tirer desdits faits exposés plus haut les conclusions suivantes :

a) vu les moyens techniques dont disposait le service de sécurité albanais dans la région du canal nord, ce service était essentiellement limité quant à l'observation de ce qui se passe sur la mer ainsi qu'au-dessous et au-dessus des eaux, à l'emploi des yeux et des oreilles, à la vue et à l'ouïe. Il se trouvait donc particulière-

ment limité de se rendre compte de l'état des choses sur les eaux pendant la nuit, notamment pendant des nuits sombres, orageuses, dans la pluie et le vent, au bruit des lames ;

b) en organisant ledit service, le Gouvernement albanais ne prenait pas en considération un cas spécial comme celui allégué par le Gouvernement britannique dans son accusation. Suivant l'expérience, c'étaient des incursions dans les eaux albanaises des bateaux soit grecs soit inconnus qui s'avançaient pour créer des incidents, tirer sur les rares barques albanaises, s'approcher et tirer sur le littoral, le cas échéant y descendre des agents de diversion et des espions. Le service de sécurité albanais disposait des hommes et des armes nécessaires pour parer aux incidents pareils. Mais il n'était pas préoccupé de l'hypothèse que les eaux albanaises pourraient être violées d'une façon si spéciale et en même temps exceptionnelle, à l'aide des moyens qu'exige le mouillage clandestin des mines, et, y eût-il pensé, il ne disposait ni du matériel ni des services nécessaires. La fonction du service de sécurité étant fondamentalement d'un ordre limité, il en ressort qu'il n'était pas d'avance préparé à s'attendre aux mines et prêt à les prévoir ;

c) en ce qui concerne la ligne maritime marchande yougoslave, les bateaux desservant cette ligne ont mouillé plus ou moins régulièrement dans ce port selon les nécessités du transport, le port de Saranda n'étant considéré d'après l'arrangement albano-yougoslave que comme un port facultatif. Toutefois, ce fait est étranger à l'affaire présente ;

d) les traits essentiels dudit service de sécurité albanais ressortent avec une évidence particulière dans le fait que ce service ne disposait d'aucun moyen de locomotion nautique. Limité quant à la perception des faits sur mer à ses sens (à l'exception des jumelles), il était immobile quant aux eaux. Non seulement la défense contre un danger découvert, mais sa perception même, maintes fois, étaient rendues difficiles ;

e) les moyens techniques ne sont d'ailleurs jamais que des moyens auxiliaires des êtres humains. C'est par des hommes qu'un tel service, comme celui dont il s'agit en l'occurrence, est fait en premier lieu. Or, on contredirait l'expérience générale en supposant que même la meilleure vigilance est toujours omniprésente et omnisciente. Il suffit de se rappeler à cet égard la dernière guerre mondiale, pendant laquelle de grandes forces navales ont pu échapper à la vigilance serrée des forces côtières et munies des moyens les plus modernes ;

f) les faits prétendus que soumet le Gouvernement britannique à l'appui de ladite « vigilance spéciale », alléguée par lui, ne changent en rien ce qui vient d'être dit à ce sujet.

Le Gouvernement britannique (Mémoire, par. 24) ne parle de la « vigilance spéciale » qu'à la suite de certaines paroles du représentant du Gouvernement albanais devant le Conseil de Sécurité. Il a été exposé plus haut qu'une telle interprétation cherche

tendancieusement dans ces paroles ce qu'elles n'ont jamais contenu. Après, le seul argument britannique qui reste veut déduire la prétendue « vigilance spéciale » du fait qu'il y avait des incidents dans le canal nord de Corfou où les postes côtiers albanais sont intervenus. Toutefois, même les cas où ces postes seraient en effet intervenus ne prouvent rien pour d'autres cas.

En résumant les points qui précèdent, les conclusions à tirer des faits se rapportant au service de sécurité albanais dans la région du canal nord sont qu'il n'y avait pas du tout un service de vigilance « spéciale ». Des personnes disposant des moyens techniques appropriés auraient pu mouiller les mines dans les eaux en question sans être vues, encore moins entendues. Cette conclusion s'impose beaucoup plus nécessairement que toute hypothèse contraire.

92. — La conclusion est d'importance capitale pour l'affaire présente. Les seuls moyens de preuve que le Gouvernement britannique était à même de soumettre dans ses conclusions devant la Cour à l'appui de la responsabilité albanaise par lui prétendue se trouvent dépourvus d'aucune force probante. Le maximum que le Gouvernement britannique a pu se décider d'entreprendre à démontrer, à savoir que les autorités côtières albanaises auraient dû voir ou entendre le prétendu mouillage de mines, ou qu'elles auraient eu connaissance de l'existence des mines, n'est pas prouvé et démontré. Il n'y a pas d'autres moyens de preuve que le Gouvernement britannique aurait soumis pour prouver que les autorités albanaises nécessairement ont dû voir ou entendre.

#### D'autres preuves indirectes britanniques.

(Ad parag aphas 77, 89, 93 du Mémoire.)

93. — En l'absence des moyens de preuve se rapportant à la connaissance alléguée du Gouvernement albanais des mines mouillées, le Mémoire est obligé de faire appel à diverses autres circonstances, n'ayant rien à faire avec la connaissance prétendue du Gouvernement albanais, pour les interpréter comme d'autres moyens indirects qui indiqueraient la complicité albanaise dans le mouillage des mines. Les conclusions elles-mêmes ne proposent aucune de ces circonstances comme preuve d'une complicité albanaise, c'est le Mémoire seul qui les indique comme telles : « Dans le présent cas, les preuves indirectes se composent des preuves accumulées, fournies par diverses circonstances et qui toutes pointent dans la même direction. » (Mémoire britannique, par. 77.)

Dans un tel ordre d'idées, le Mémoire indique donc comme « particulièrement significatif pour la question de la complicité albanaise » que le Gouvernement albanais n'a pas soulevé de protestation contre la violation de sa souveraineté, qui serait résultée du mouillage d'un champ de mines à son insu et sans son consentement dans les eaux territoriales, et qu'il n'a pas demandé

qu'une action si illégale fasse l'objet d'une enquête, « ce qui aurait été la réaction naturelle d'une partie innocente » (Mémoire britannique, par. 77). Même le représentant albanais devant le Conseil de Sécurité n'aurait pas semblé très préoccupé de l'existence du champ de mines en question (Mémoire britannique, par. 77, 93). Dans le même ordre d'idées, l'opposition du Gouvernement albanais à la décision arbitraire du Gouvernement britannique de procéder seul au dragage du 13 novembre 1946 est interprétée comme une preuve que le Gouvernement albanais n'était pas désireux de voir procéder à une enquête sur les mines (Mémoire britannique, par. 21, 93 ; annexe britannique 23, pp. 215-216). Le mobile de la complicité albanaise serait révélé par l'attitude généralement hostile du Gouvernement albanais envers la Grande-Bretagne : « Que se passe-t-il alors ? Des mines sont mouillées mystérieusement et à point nommé, à des endroits choisis pour permettre au Gouvernement albanais de mettre sa politique en œuvre. » (Annexe britannique 23, pp. 241-242 ; Mémoire britannique, par. 93.) Le mobile politique de ce mouillage de mines, déterminé par l'attitude politique hostile envers la Grande-Bretagne en général, ne serait pas le seul. Le Mémoire indique même les opinions juridiques erronées du Gouvernement albanais comme preuve de la complicité albanaise dans ledit mouillage de mines. « En fait, cette erreur sur les droits généraux d'un État, selon le droit international, est la seule explication que l'on puisse imaginer de l'attaque de l'*Orion* et du *Superb*, le 15 mai, ainsi que de la complicité albanaise quant à l'établissement d'un nouveau champ de mines non signalé dans un chenal déminé, utilisé par des navires étrangers. » (Mémoire britannique, par. 89.)

Toutes ces circonstances seraient des preuves établissant la complicité albanaise dans le champ de mines prétendu d'une façon très sûre. Elles concourraient ensemble pour établir non seulement le fait de la complicité, mais détermineraient de plus près son degré, à savoir qu'il s'agit du *dolus*. Le Mémoire formule une telle « grave conclusion » ainsi : « .... la pose de mines ou tout au moins l'acquiescement du Gouvernement albanais quant à l'existence d'un champ de mines dangereux et non signalé, dans un chenal que l'on savait être utilisé ou sur le point d'être utilisé par les navires britanniques.... ». (Mémoire britannique, par. 93.)

94. — Si l'on procède à examiner de près la force probante desdites circonstances par rapport à la complicité albanaise prétendue, il semble bien nécessaire d'admettre au moins, même en partant du point de vue britannique, que chacune de ces circonstances se prête encore à d'autres explications et interprétations que celles faites par le Gouvernement britannique. Que le Gouvernement albanais soit complice dans le champ de mines prétendu n'est nullement « la seule explication que l'on puisse imaginer » (Mémoire britannique, par. 89) desdites circonstances. Ces circons-

tances, prises séparément ou ensemble, n'ont nullement « une force irrésistible qui ne peut conduire qu'à une seule conclusion », « qui toutes pointent dans la même direction » (Mémoire britannique, par. 77).

Elles admettent sûrement encore une autre explication que la prétendue complicité albanaise. Le Gouvernement albanais n'avait aucune connaissance du champ de mines en question, et encore aujourd'hui il en sait seulement ce qu'allègue le Gouvernement britannique à cet égard. Dans ces conditions, la question d'une protestation albanaise ne pouvait pas se poser. En apprenant l'existence du champ de mines par les allégations du Gouvernement britannique, le Gouvernement albanais apprit en même temps l'imputation odieuse britannique dirigée contre lui : et depuis, ayant à se défendre contre cette imputation, le Gouvernement albanais s'est empressé de sa part qu'on fasse la lumière et toute la lumière. Son représentant devant le Conseil de Sécurité à New-York était légitimement préoccupé par sa tâche, à savoir, de réfuter l'imputation britannique. L'opposition du Gouvernement albanais à l'action britannique, culminant le 13 novembre 1946, était dirigée contre la prétention inadmissible à ce que le Gouvernement britannique dispose des eaux albanaises sans l'Albanie et contrairement à la décision du Comité international compétent. D'autres pays que l'Albanie se sont trouvés au cours de l'histoire en désaccord politique avec le Gouvernement britannique et ont eu eux aussi à défendre leurs eaux contre ses prétentions, fondées sur des opinions juridiques exagérées ou erronées : il ne s'ensuit pas qu'ils soient responsables de tout accident qui frappe sur leurs eaux les vies et les biens britanniques. Seulement *a posteriori* et pour les besoins de la présente affaire, le Gouvernement britannique charge le Gouvernement albanais de l'incident du 15 mai comme étant l'auteur directement responsable et qui l'aurait voulu.

L'analyse de chacune des circonstances auxquelles le Gouvernement britannique attribue la valeur d'une preuve indirecte pour la prétendue complicité du Gouvernement albanais démontre donc que la pensée, soit de participer au mouillage des mines, soit de cacher et faire disparaître que telle participation était entièrement absente dans l'attitude que le Gouvernement albanais a manifestée dans ces circonstances. Toutes ces prétendues preuves ne touchent pas l'enjeu de l'affaire présente.

95. — Il vient d'être dit que de toutes les « preuves accumulées fournies par diverses circonstances et qui toutes pointent dans la même direction », les conclusions ne proposent qu'une seule circonstance — la vigilance spéciale albanaise exercée à proximité du prétendu champ de mines — comme preuve de la complicité albanaise alléguée. Ce n'est que dans son argumentation que le Mémoire emploie d'autres circonstances en guise de telles preuves,

mais sans les proposer formellement comme preuves dans ses conclusions.

Il y a en plus d'autres circonstances que même le Mémoire dans son argumentation ne qualifie pas comme *cumulative evidence*. Toutefois, ces diverses circonstances dont même le Mémoire ne se réclame pas dans son argumentation comme de preuves indirectes, méritent, si brièvement que ce soit, d'être examinées. Tout en n'étant pas traitées et proposées comme preuves, ces diverses circonstances sont toutefois, suivant l'intention bien visible du Gouvernement britannique, arrangées de façon à étayer pour leur part l'exposé des faits et des points de droit dans le sens voulu par le Mémoire et faciliter ainsi la construction d'autres circonstances comme *cumulative evidence*.

96. — En arrangeant ainsi les faits d'après la règle *Omnia presumuntur rite ac solemniter esse acta*, le Mémoire arrive à construire un tableau factice des procédés britanniques comme suit :

« Toute action britannique serait strictement conforme au droit. »  
 « Tout d'abord les mouvements de nos escadres ne sont plus secrets aujourd'hui » (le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité, *l. c.*, p. 217). Les navires de guerre procèdent toujours, le 15 mai et le 22 octobre 46, au passage auquel le régime juridique des eaux territoriales étrangères et le régime spécial relatif aux détroits les autorisent. Si la marine de guerre britannique se rend le 12-13 novembre 1946 dans les eaux albanaises du canal nord de Corfou, c'était en premier lieu « eu égard aux recommandations du Comité de déminage compétent » (Mémoire britannique, par. 21) et sous la direction du commandant en chef allié en Méditerranée (Mémoire britannique, par. 22). Il est vrai que l'Albanie ne fait pas partie du Comité international ; mais c'est parce qu'elle ne possède pas de dragueurs de mines (Mémoire britannique, par. 2). D'ailleurs, aucune objection n'a été élevée ni par l'Albanie ni par une autre Puissance aux dragages antérieurs (Mémoire britannique, par. 11). Se trouvant dans les eaux albanaises, les bâtiments de guerre se comportent plus que correctement. Ils ne procèdent qu'en ligne de file et seulement dans le but de traverser directement les eaux dont il s'agit, et ils arborent leur pavillon. Ils ne répondent pas au tir de la côte qui les surprend (15 mai 1946), et s'ils se trouvent aux postes de combat le 22 octobre 1946, ce n'est qu'une pure mesure de défense et de précaution. Excepté le 13 novembre 1946, il n'y avait jamais eu des survols de la région par des avions britanniques. La marine de guerre britannique ne poursuit que des tâches humanitaires et pour le bénéfice de tous (Mémoire britannique, par. 21) ; ou elle rentre d'une croisière dans les ports de pays amis « conformément à une tradition en honneur pendant bien des années du temps de paix » (Mémoire britannique, par. 15). Si les armes sont employées à la proximité des rives albanaises (13 novembre 1946), ce n'est que pour éliminer les dangers aussi

« pour les maisons et les propriétés du littoral » (rapport Whitford) ; d'ailleurs, toutes les mesures sont prises pour ne pas troubler la susceptibilité albanaise. On ne se fie pas à ses propres lumières en ce qui concerne les mesures peut-être délicates ; l'observateur apparemment neutre mais bien du choix britannique est invité spécialement pour juger (cpt. Mestre), on ne fait rien sans sa présence. D'ailleurs, la marine de guerre britannique possède dans toutes ces choses une grande expérience. Des rapports officiels, des photographies faites à l'instant même d'un événement, des cartes avec des mesures exactes, ainsi que toute autre documentation peuvent toujours être produits.

Par contraste à ces actions britanniques, toujours prétendument correctes et animées d'intentions irréprochables, la manière de procéder du Gouvernement albanais et des autorités apparaît dans le Mémoire jusqu'aux moindres circonstances dans un tableau peu sympathique. Il n'est point nécessaire de mentionner encore une fois que, d'après le Mémoire et d'autres exposés britanniques, le Gouvernement albanais est toujours plein d'hostilité envers la Grande-Bretagne, jamais soucieux du droit, attaquant les bateaux sur une route internationale, etc. Mais toute une série de moindres circonstances complète ce tableau. Le 22 octobre 1946, quand le contre-torpilleur *Saumarez* a été endommagé, « une vedette albanaise battant pavillon blanc .... resta dans les parages pendant vingt à trente minutes et, je regrette de le dire, sans offrir aucune assistance, puis elle regagna le port. La seule remarque que j'ai à faire sur cet incident est que mon Gouvernement ne comprend pas l'emploi du pavillon blanc qui, dans tous les pays du monde, marque une trêve dans les hostilités. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 209.) Le 13 novembre 1946, la vedette réapparaît dans les rapports britanniques ; « un homme à bord paraissait manier une arme à feu ». Sur un autre plan, le Gouvernement albanais n'accepte l'invitation qui lui est adressée par le Conseil de Sécurité de participer à la discussion du différend qu'« après quelque délai » (Mémoire britannique, par. 30), et son représentant n'arriva, d'après le Gouvernement britannique, qu'après de nouveaux retards injustifiés. Son exposé contient « un certain nombre d'allégations, entièrement dénuées de fondement ». (Mémoire britannique, par. 32.) Un Gouvernement innocent aurait agi en l'occurrence autrement. « J'aurais pensé que, si le Gouvernement albanais ignorait en toute sincérité le mouillage de mines, et était innocent en cette affaire, il aurait opposé un démenti à l'accusation dont il était l'objet en l'appuyant de toutes les preuves qu'il aurait pu rassembler, au lieu de formuler des contre-accusations et de donner à entendre que ses actes étaient justifiés. J'ajoute qu'il aurait mieux fait ressortir son innocence s'il nous avait aidé à redraquer le chenal. » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 215.)

97. — De telles circonstances et d'autres pareilles apparaissent dans le Mémoire et dans d'autres exposés britanniques se

rapportant à l'affaire présente, et qui composent des tableaux factices, ainsi qu'il vient d'être dit, dans deux buts opposés. Le but poursuivi par un tel arrangement des circonstances d'ordre des plus divers est de créer la présomption que tout est correct et en bon ordre du côté britannique et juste le contraire du côté albanais.

Il suffit d'examiner tant soit peu une à une ces circonstances pour discerner aisément comment leur arrangement intentionnel va à l'encontre de ce qui s'est passé effectivement. Soumise à l'examen critique, une telle méthode du Mémoire provoque nécessairement le résultat contraire à celui que s'est proposé le Gouvernement britannique. Et il devient évident que toutes les circonstances alléguées de l'affaire, aussitôt qu'examinées scrupuleusement et dans un esprit critique, sont loin de pouvoir servir l'accusation britannique à titre de preuves, n'étant susceptibles à prouver en quoi que ce soit la prétendue connaissance du Gouvernement albanais de l'existence des mines en question, voire que le Gouvernement albanais lui-même les aurait mouillées ou aurait participé à une telle action.

#### Prétendus « *corpora delicti* » et leurs questions.

(Ad paragraphe 26, lit. a, paragraphe 96, n° 1, du Mémoire.)

98. — A la suite de ce qui précède, la question de la responsabilité alléguée du Gouvernement albanais pour des mines qui seraient découvertes le 31 novembre 1946 doit être considérée close. Le Gouvernement albanais n'avait aucune connaissance des mines en question ; le Gouvernement britannique ne dispose d'aucune preuve à cet égard.

Cet état de choses conforme aux faits et au droit en ce qui concerne la prétendue responsabilité du Gouvernement albanais, n'empêche pas, toutefois, d'examiner encore, à titre subsidiaire, s'il y avait vraiment des *corpora delicti* dans l'affaire présente. En d'autres mots, la question se pose quelle est la force probante des diverses circonstances se référant aux prétendues mines draguées le 13 novembre 1946, que le Gouvernement britannique invoque et dont il a conclu : « Les mines qui causèrent le 22 octobre des dommages et pertes aux navires britanniques, faisaient partie d'un champ de mines automatiques de contact amarrées, intentionnellement mouillées peu de temps avant l'incident qui se produisit, sur la route maritime internationale qui avait été, pour la dernière fois en février 1945, draguée et constatée exempte de mines et qui, depuis cette date, avait été fréquemment utilisée aux fins de la navigation maritime. » (Mémoire britannique, par. 26, lit. a.)

Cette conclusion du Gouvernement britannique demande à être examinée à la lumière des circonstances qui ont été rapportées

dans les rapports précités du contre-amiral H. R. G. Kinahan, du commandant Q. P. Whitford, de l'artilleur intérimaire E. Powning, du capitaine de frégate R. Mestre, et du surintendant de l'Institut de l'Amirauté. Il a été dit plus haut que ces rapports sont les seules sources concernant les événements précités du 12-13 novembre 1946 en ce qui concerne les mines.

99. — Quant à l'une de ces sources, c'est-à-dire le rapport du capitaine Mestre, il a été remarqué (par. 71) que le capitaine Mestre n'avait aucune qualité tant soit peu officielle pour prendre part aux opérations britanniques du 12-13 novembre 1946. En ce qui concerne ses rapports, ils contiennent déjà *prima facie* des erreurs, des contradictions, des lacunes les plus surprenantes. Il y a seulement un chiffre qui lui est commun avec les rapports britanniques, savoir qu'il y avait vingt-deux mines coupées. Mais le capitaine Mestre répète ce chiffre simplement après les officiers britanniques : il n'a pas vu lui-même les vingt-deux mines, ni ne les a contrôlées. C'est aussi d'après « ouï-dire » qu'il affirme que dix-huit mines ont été laissées dans l'eau non coulées ; que sept mines ont été coupées lors de la deuxième passe et treize lors de la troisième. Il diffère d'ailleurs, sur tous ces points, des rapports Kinahan, Whitford.

« Les huit mines que j'ai vues personnellement étaient celles draguées à la première et à la deuxième passe. » Mais d'après le rapport H. Powning, il aurait vu huit mines de la deuxième passe, et d'après le rapport Kinahan du 15 novembre 1946 aussi, la mine de la première passe, donc neuf mines en tout. (Alternativement, le capitaine Mestre aurait vu seulement huit mines de la deuxième passe, mais dans ce cas-ci il n'aurait pas vu la mine de la première passe. Cf. sur ce point plus loin.)

Il y a lieu de souligner les points suivants dans les rapports du capitaine Mestre :

a) Les huit mines qu'il aurait vues d'après lui-même le 13 novembre 1946, n'auraient pas été du type GR comme il a été certifié le 16 novembre 1946, mais du type GY — comme il le croit, cette fois-ci, « sans aucun doute possible » — à Malte le 23 novembre 1946.

Il s'est trompé ainsi ensemble avec le lieutenant Phillips, l'expert britannique en matière de mines, présent le 13 novembre 1946. D'après le rapport Powning, le capitaine Mestre et le lieutenant Phillips ont examiné ensemble dans l'eau huit mines de la deuxième passe. S'il en était ainsi, ces deux spécialistes auraient confondu huit fois ensemble des mines contenant 600 lbs. d'explosif avec des mines qui n'en contiennent que 90 lbs.

Cette erreur commise par des officiers experts mérite l'attention : en effet, la mine GR a un diamètre de 800-900 mm., tandis que la mine GY a un diamètre de 1.120-1.150 mm., et en plus il y a une différence frappante de construction : la mine GY a une sorte de

ceinture passant par son milieu et la partageant en deux hémisphères, ses deux plaques d'ouverture se trouvent en haut de l'hémisphère supérieur comme sur la mine GR, tandis que la mine GR ne porte point de ceinture et elle a encore une plaque d'ouverture dans la partie inférieure, de sorte que lorsque la mine se trouve dans l'eau on ne l'aperçoit pas. Il résulte de ces diverses différences qu'un expert sérieux regardant ces mines de près ne peut pas se tromper sur leur type.

b) Le capitaine Mestre a écrit encore le 16 novembre 1946 au président du Comité méditerranéen que le « chenal de Corfou peut dorénavant être considéré comme ouvert à la navigation de surface ». Les officiers responsables britanniques ont formulé déjà le 14 novembre l'opinion contraire, vu que le prétendu dragage des eaux du canal nord aurait été abandonné le 13 novembre 1946, avant sa fin. Il est ainsi intéressant de faire remarquer que les résultats du dragage allégué sont appréciés tout à fait différemment par les personnes chargées dudit dragage et par celui auquel on attribue la qualité d'observateur neutre.

c) En ce qui concerne le trait saillant du prétendu dragage effectué le 13 novembre 1946, savoir le mouillage supposé récent des mines prétendument coupées ce jour — le rapport du capitaine Mestre du 16 novembre 1946 passe entièrement sous silence et *de plano* la circonstance si importante qu'est la couleur des mines coupées. Même à Malte, en faisant observer que « les marques peintes sur les mines étaient encore très visibles », il omet de dire quelle couleur avaient les mines ou ces marques et quel était leur état. Toutefois, une telle circonstance a bien de l'importance en l'occurrence. Même si, d'après l'expérience scientifique, la couleur des mines n'est pas un critère solide pour apprécier la durée de l'immersion d'une mine dans l'eau, il reste toujours que l'état de la couleur, si celle-ci était noire, ne devait pas échapper à l'observation du capitaine Mestre.

En résumé, vu le caractère entièrement non officiel du capitaine Mestre en tant qu'observateur, vu les contradictions, les lacunes et les erreurs de ses rapports, dues à la tendance préméditée avec laquelle ils ont été présentés, son témoignage ne saurait posséder aucune qualité pour être admis par la Cour comme ayant force probante.

100. — Le rapport du H. R. G. Kinahan du 14 novembre 1946, quoique rédigé par le commandant qui a connaissance de toute l'opération, ne donne pas des précisions et des détails concernant cette opération. Il mentionne seulement « quelque quatorze mines flottantes », « un minimum de douze autres mines ».

Sur de tels points et d'autres (le nombre des mines coulées), les rapports Whitford contiennent d'autres chiffres et plus précis.

Il a été déjà remarqué plus haut que le Commander Whitford, pour autant qu'il se prononce dans ses rapports personnellement,

s'appuie sur des observations qu'il n'a pas faites autrement que du bord du *Welfare*. C'est donc à une certaine distance des mines qu'il forme l'opinion qu'« aucune de ces mines n'a pu être mouillée avant deux mois ». C'est seulement pour les pièces de mécanisme de la première mine — « qui se trouve maintenant à bord du H. M. S. *Welfare* » — que son opinion devient plus précise. Parmi les membres du personnel britannique, c'est donc seul le lieutenant Phillips, R. N. V. R., l'officier chargé des mines, qui avait l'occasion d'examiner à partir d'environ midi du 13 novembre 1946, un certain nombre de mines et deux des mines tout près.

Il a été déjà exposé qu'en examinant lesdites neuf mines, dont deux de près, le lieutenant Phillips tire une conclusion erronée sur un point aussi important que celui du type des mines.

En résumé, il est évident que le 13 novembre 1946, du côté britannique également et non seulement de la part du capitaine Mestre, ont été formulées des conclusions fausses, reposant sur des observations ne correspondant pas aux faits. Il y avait ce jour évidemment trop de désirs et de pensées (*wishful thinking*) dans les eaux du canal nord de Corfou.

101. — La critique des rapports britanniques s'applique notamment aussi à l'aspect extérieur des mines. Non seulement le capitaine Mestre, mais aussi les officiers britanniques, commandant Whitford, lieutenant Phillips, forment leur opinion en ce qui concerne la courte durée probable de la présence des mines dans l'eau, d'après l'aspect extérieur des mines comme il leur apparaîtrait. « Toutes apparaissent entièrement neuves... Leur couverture en couleur noire étant pratiquement dans un état de fraîcheur. Seulement légèrement rouillées et le câble d'amarrage est encore couvert de graisse et en excellent état », etc. (cf. les rapports Whitford).

Or, il y a lieu de noter que l'Institut technique des mines de l'Amirauté britannique ayant, paraît-il, examiné l'une des deux mines préservées le 12 novembre 1946, n'a tiré de son examen aucune des conclusions si sensationnelles que les rapports Kinahan, Whitford, Mestre, ont formulées sans tarder. Le rapport du surintendant de l'Institut de l'Amirauté contient essentiellement : « La mine était en bon état, à l'extérieur et à l'intérieur, beaucoup de peinture subsistait sur l'enveloppe sphérique et l'on ne constatait que de légères traces de végétation sous-marine sur le mécanisme. Un numéro de série D. S. 161 était visible sur l'hémisphère supérieur de l'enveloppe. Peint à l'origine en rouge, le numéro avait été repeint récemment en blanc : chacune des sept antennes de plomb portait près du bout un anneau de peinture rouge... La mine a été identifiée comme appartenant au type allemand GY... Aucune caractéristique présentant un intérêt particulier n'a été observée dans la mine ou ses accessoires. » R. P. Common, E. O. (Mémoire britannique, annexe 20, p. 171.)

Il semble, d'après ce rapport fait en janvier 1947, qu'il y avait une seule partie trouvée comme « récente » sur la mine, à savoir la peinture blanche de la marque de la mine. (A cet égard, il y a lieu de faire observer que le rapport Mestre du 23 novembre 1946 omet ce point, tout en faisant remarquer que les « marques peintes sur les mines étaient encore très visibles ».) Par ailleurs, il est curieux de remarquer que sur aucune des mines photographiées ne sont inscrites les marques en blanc dont ni le capitaine Mestre ni les experts britanniques ne font aucune mention dans leurs rapports, et c'est seulement en janvier 1947, à propos de la mine examinée par l'Institut de l'Amirauté, qu'on en parle pour la première fois à ce sujet.

La note précitée de l'Institut technique de l'Amirauté britannique compétent présente donc un tableau de la mine en question que les descriptions des rapports et britanniques et du capitaine Mestre rédigés au lendemain du 13 novembre 1946, quand « toutes apparaissaient entièrement neuves ». D'autre part, on comprend que c'étaient seulement les descriptions de telle sorte qui pouvaient permettre au représentant britannique devant le Conseil de Sécurité d'affirmer que « cette découverte donne à l'incident un aspect sérieux et sinistre ». (Mémoire britannique, annexe 23, p. 211.)

A la différence des affirmations pareilles, il est certain que même celles des mines du 13 novembre 1946 qui paraissaient neuves ou récemment mouillées, ont pu être immergées un temps prolongé sans perdre l'aspect neuf. Ainsi les chaînes de la mine trempées d'huile ont pu rester dans l'eau en très bon état un temps bien long, étant donné la résistance de la matière grasse dont on se sert pour une telle fin.

Il aurait fallu examiner les prétendues mines découvertes le 13 novembre 1946, et leur état tout d'abord, par des procédés appropriés techniques. Toutefois, il n'est que trop évident que pour des raisons tout à fait d'autre ordre, il n'y avait aucune question d'un tel examen technique.

#### *La cause des explosions du 22 octobre 1946.*

102. — D'après l'analyse des seules sources relatives aux mines du 13 novembre 1946, savoir les rapports britanniques et du capitaine Mestre, la question reste entièrement irrésolue si les mines alléguées provenaient d'un champ de mines récemment mouillé. Force est de prendre en considération d'autres hypothèses.

Comme telle, la question se pose s'il ne pouvait pas s'agir dans le canal nord des anciens champs de mines allemands.

103. — Le Gouvernement britannique s'oppose à une telle hypothèse, mais en ne s'appuyant encore une fois que sur des probabilités et hypothèses. L'ennemi n'aurait pas mouillé dans le canal nord que des mines dont on aurait acquis *ex post* pleine

connaissance : les dragages effectués par la marine britannique en 1944-1945 auraient enlevé toutes les mines. Les navires passaient par les eaux en question depuis 1945 sans accident.

Ces points ont été tous élucidés dans ce Contre-Mémoire : la carte allemande des mines dans le canal nord de Corfou produite par le Mémoire (Mémoire britannique, annexe 2) et les résultats inconnus des explorations et des dragages qui auraient été effectués en 1944-1945, ne peuvent pas exclure d'une façon s'imposant comme nécessaire, que des mines ne se trouvaient plus, depuis 1945, dans le canal nord de Corfou. C'était en janvier 1946 que le général Hodgson a averti le Gouvernement albanais des risques à prendre. En ce qui concerne la navigation ayant eu lieu sans accident dans le canal nord depuis 1945, il faut prendre en ligne de compte l'expérience générale concernant les accidents dus aux mines après la fin des hostilités. Les mines apparaissent après des mois et des années aux endroits les plus inattendus sur les routes maritimes internationales draguées et redraguées, déclarées officiellement ouvertes à la navigation et où des centaines de bateaux passaient auparavant sans rencontrer de mines.

Quant à l'incident du 22 octobre, la question se pose tout autrement, étant donné que l'escadre britannique, procédant ce jour-là à un passage de caractère provoquant, naviguait dans les eaux albanaises hors du chenal qui aurait été déminé après la fin des hostilités. Il a été indiqué plus haut que le contre-torpilleur précité se trouvait au moment de l'explosion alléguée à l'est du chenal dans les eaux intérieures albanaises. Les navires de l'escadre n'ont pas observé ainsi la route de navigation menant par le prétendu chenal, et si vraiment ils ont heurté des mines, ils pouvaient naturellement s'exposer à tel danger dans une zone qui n'était pas sûre pour la navigation.

105. — Ainsi, rien n'est établi en ce qui concerne la cause de l'incident survenu au contre-torpilleur *Saumarez* le 22 octobre 1946. Il est absolument impossible d'élucider la cause de cet incident par rapport avec le prétendu champ de mines allégué par le Gouvernement du Royaume-Uni comme établi le 12 et 13 novembre, et il n'y a non plus aucune relation entre l'incident et la responsabilité du Gouvernement albanais.

106. — En résumant les observations précédentes concernant lesdits rapports britanniques, il semble bien nécessaire de conclure aussi à leur égard que ces rapports ne suffisent pas non plus pour établir la réalité des faits qu'ils prétendent relater. A part le rapport du capitaine Mestre, il faut retenir qu'ils sont rédigés par des agents munis d'instructions particulières et confidentielles d'un caractère spécial (voir plus haut, par. 62). Cette circonstance que ce sont en l'occurrence des rapports soumis par la partie intéressée entre nécessairement en ligne de compte s'il s'agit d'apprécier leur force probante.

Le fait est que les mines alléguées du 13 novembre 1946 ont été prétendues non seulement découvertes par les personnes au service de la Grande-Bretagne, mais encore comme gardées et à la possession exclusive de ce Gouvernement.

Même le capitaine Mestre, qui a été présenté comme un observateur neutre et qui aurait vu et examiné les mines en question, n'a pris aucune mesure afin d'assurer l'identification de ces mines pour d'éventuelles expertises ultérieures. Ainsi, la mine prétendue GR par le capitaine Mestre devient, après avoir été pendant dix jours entre les mains de la partie intéressée, une mine du type GY.

Le Gouvernement britannique ne peut pas prétendre avoir produit des preuves que seule une enquête impartiale et objective menée par des personnes tierces et indépendantes pourrait établir. La tentative de s'assurer une preuve pareille avec le concours du capitaine Mestre a nécessairement échoué.

Il mérite d'être relevé que le Gouvernement britannique a omis de se servir en l'occurrence des règles du droit international codifiées et facilitant l'éclaircissement des questions de fait par un examen impartial et consciencieux à entreprendre par une commission internationale d'enquête. Des conventions respectives sont toutefois bien connues du Gouvernement britannique. Le Gouvernement albanais lui-même a facilité au Gouvernement britannique à procéder par une telle méthode, de toute évidence la seule indiquée, à élucider les circonstances des faits et à assurer l'établissement des preuves et d'un état de fait qu'on peut invoquer incontestablement devant une juridiction internationale.

Il aurait suffi que le Gouvernement britannique prenne en considération la proposition du Gouvernement albanais en date du 11 novembre 1946 tendant à créer une commission mixte. La base y était jetée pour que les deux Gouvernements procèdent d'accord. Le Gouvernement albanais est convaincu que le rejet d'une telle proposition a été fait par le Gouvernement britannique pour qu'il ait les mains libres à « s'assurer les preuves à son gré ». Mais les preuves ainsi obtenues doivent être déjà *prima facie* considérées comme suspectes et inadmissibles et même soumises à la règle *fraus omnia corrumpit*.

### C. — CONCLUSIONS POUR LA QUESTION N° 1

107. — Le Gouvernement de la République populaire d'Albanie demande à la Cour qu'il lui plaise de dire et juger :

I. Que le Gouvernement albanais n'a jamais mouillé des mines ou des champs de mines dans ses eaux, ni participé à leur mouillage, ni n'en a jamais pris connaissance. Notamment le Gouvernement albanais n'a ni mouillé des mines ou des champs de mines dont la présence dans les eaux albanaïses entre le 15 mai 1946 et le 22 octobre 1946 est alléguée par le Gouvernement britannique, ni participé à

leur mouillage, et il n'a eu non plus aucune connaissance d'un tel mouillage prétendu, ni pendant que celui-ci aurait eu lieu, ni après. A l'appui de cette demande, le Gouvernement albanais soumet les faits suivants :

1) Ni le nombre des mines alléguées ni leur position topographique à proximité des rives albanaises ne rendraient jamais nécessaire que leur mouillage soit vu ou entendu par les autorités côtières albanaises, tout en prenant en considération n'importe quel moyen de leur mouillage. En outre, les mesures de sécurité prises par le Gouvernement albanais n'excluent pas non plus la possibilité que les mines précitées, quelle que soit la manière de leur mouillage, auraient été mouillées sans que les autorités albanaises l'observent et en prennent connaissance.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 41, 75, 76, 90-93.

2) Des mesures d'une vigilance spéciale n'ont pas été prises par le Gouvernement albanais ni au cours des six mois précédant le 22 octobre 1946, ni avant ou après, et le Gouvernement albanais n'a jamais admis avoir pris de telles mesures.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 38, 40, 91.

3) Le Gouvernement albanais n'a jamais été en possession de mines et les mines alléguées lui sont entièrement inconnues. Aussi le Gouvernement albanais n'avait jamais à sa disposition les moyens et services techniques nécessaires pour manier des mines.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 8, 39 ;

II. Que le Gouvernement albanais, ne possédant aucune connaissance des mines alléguées, n'était pas en état, et aucune obligation ne lui incombait :

a) de mettre en garde contre les mines l'escadre britannique quand elle entra et naviguait dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946 ;

b) de signaler la présence des mines dans ses eaux territoriales ni à la navigation ni aux gouvernements, en prenant pour base d'une telle notification soit les principes généraux en la matière, soit la Convention VIII de La Haye 1907 ;

c) de prendre en considération particulière, par rapport aux prétendues mines, la route où passait la navigation par le canal nord ;

d) et il ne pouvait ainsi violer, du fait desdites mines prétendues, le droit de passage inoffensif, et en général engager sa responsabilité en quoi que ce soit et commettre aucun délit international.

Les faits soumis à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 13, 41, 84 ;

III. Que les allégations britanniques se rapportant aux mines dans le canal nord de Corfou, notamment quant à la durée de leur présence dans les eaux, leurs nombre, types, dislocation, enlèvement, n'établissent aucune preuve à la charge du Gouvernement albanais.

A l'appui de cette demande, le Gouvernement albanais soumet les faits suivants :

1) La carte allemande sans date soumise à la Cour par le Gouvernement britannique (Mémoire britannique, annexe 2) ne constitue aucune preuve que d'autres mines n'ont pas été mouillées par l'ennemi.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 11, 12, et annexe 14.

2) Les résultats de dragages qui auraient été entrepris dans le canal nord de Corfou, par les forces navales britanniques en 1944-1945, sont restés inconnus.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 13, 15-18.

3) Le chef de la mission militaire britannique à Tirana, en donnant la première information des routes navigables dans l'Adriatique au Gouvernement albanais le 25 janvier 1946, l'a mis en même temps en garde contre les risques et périls de navigation continuant sur ces routes.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 19, 20.

4) Les rapports du Rear-Admiral H. R. G. Kinahan, Commander Q. P. Whitford, Temporary Gunner E. Powning, capitaine de frégate R. Mestre ne permettent d'établir aucune conclusion à la charge du Gouvernement albanais, et d'autre part ils contiennent des contradictions, lacunes, erreurs, et admettent plusieurs hypothèses possibles, notamment en ce qui concerne la durée de la présence de certaines mines dans l'eau, leur état, leurs type, position, nombre.

Les faits à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 62-70, 99-102 ;

IV. Qu'aucune relation entre les incidents allégués qui seraient survenus le 22 octobre 1946 aux contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage* et la responsabilité du Gouvernement albanais n'est établie et par conséquent que le Gouvernement albanais n'est pas responsable envers le Gouvernement britannique des explosions qui auraient eu lieu ce jour dans les eaux albanaises et des dommages et pertes humaines qui en seraient suivis.

À l'appui de cette demande, le Gouvernement albanais se réfère aux faits indiqués plus haut à l'appui des demandes précitées sous I, II, III, et soumet en outre notamment que les deux contre-torpilleurs précités *Saumarez* et *Volage* ont navigué le 22 octobre 1946 en dehors du chenal indiqué déminé.

Les faits à l'appui sont indiqués paragraphes 52, 53, 105, et annexe 12 ;

V. Que les conclusions du Gouvernement britannique sont à rejeter, étant contraires soit aux points de droit, soit et aux faits et aux points de droit. Notamment sont à rejeter les conclusions contenues dans le paragraphe 96, n° 2, n° 5, du Mémoire britannique,

vu les faits indiqués ci-dessus par rapport aux conclusions formulées sous I, II, III, IV ;

VI. Que, vu le caractère odieux de l'accusation que le Gouvernement britannique a soulevée contre le Gouvernement albanais, le Gouvernement britannique présente au Gouvernement albanais des excuses en bonne et due forme et donne satisfaction.

*Deuxième 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 ?

**A. — FAITS**

**Observations préliminaires.**

La deuxième question du compromis concerne la plainte du Gouvernement de la République populaire d'Albanie portée contre le Gouvernement du Royaume-Uni relativement aux actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises du canal nord de Corfou le 22 octobre 1946 et les 12 et 13 novembre 1946, qui sont des actes contraires au droit international en vigueur et constituent des violations réitérées de la souveraineté de l'Albanie.

Dès que ces violations sont parvenues à sa connaissance, le Gouvernement albanais a protesté auprès du Secrétaire général des Nations Unies en le priant de soumettre la question à l'Assemblée générale, qui était alors en session.

En ce qui concerne les faits se rapportant à l'incident du 22 octobre 1946, le Gouvernement albanais a protesté auprès de l'Organisation des Nations Unies le 29 octobre et auprès du Gouvernement du Royaume-Uni le 31 octobre 1946. En ce qui concerne les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 12 et 13 novembre 1946, le Gouvernement albanais s'est élevé d'avance contre l'intention du Gouvernement du Royaume-Uni d'agir dans ses eaux sans son consentement, ainsi qu'en témoignent les notes du 31 octobre et du 11 novembre 1946 adressées au Gouvernement britannique et la protestation du 12 novembre 1946 adressée à l'Organisation des Nations Unies. Durant l'invasion des eaux albanaises par la marine de guerre britannique, le Gouvernement albanais a protesté de nouveau le 13 novembre 1946 auprès des Nations Unies.

Ainsi, fidèle à sa politique de paix, le Gouvernement albanais a eu recours aux moyens pacifiques pour mettre fin à ces actes illicites. Il soutient devant la Cour contre le Royaume-Uni que les actions de la marine de guerre britannique le 22 octobre 1946 et

vu les faits indiqués ci-dessus par rapport aux conclusions formulées sous I, II, III, IV ;

VI. Que, vu le caractère odieux de l'accusation que le Gouvernement britannique a soulevée contre le Gouvernement albanais, le Gouvernement britannique présente au Gouvernement albanais des excuses en bonne et due forme et donne satisfaction.

*Deuxième 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 ?

**A. — FAITS**

**Observations préliminaires.**

La deuxième question du compromis concerne la plainte du Gouvernement de la République populaire d'Albanie portée contre le Gouvernement du Royaume-Uni relativement aux actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises du canal nord de Corfou le 22 octobre 1946 et les 12 et 13 novembre 1946, qui sont des actes contraires au droit international en vigueur et constituent des violations réitérées de la souveraineté de l'Albanie.

Dès que ces violations sont parvenues à sa connaissance, le Gouvernement albanais a protesté auprès du Secrétaire général des Nations Unies en le priant de soumettre la question à l'Assemblée générale, qui était alors en session.

En ce qui concerne les faits se rapportant à l'incident du 22 octobre 1946, le Gouvernement albanais a protesté auprès de l'Organisation des Nations Unies le 29 octobre et auprès du Gouvernement du Royaume-Uni le 31 octobre 1946. En ce qui concerne les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 12 et 13 novembre 1946, le Gouvernement albanais s'est élevé d'avance contre l'intention du Gouvernement du Royaume-Uni d'agir dans ses eaux sans son consentement, ainsi qu'en témoignent les notes du 31 octobre et du 11 novembre 1946 adressées au Gouvernement britannique et la protestation du 12 novembre 1946 adressée à l'Organisation des Nations Unies. Durant l'invasion des eaux albanaises par la marine de guerre britannique, le Gouvernement albanais a protesté de nouveau le 13 novembre 1946 auprès des Nations Unies.

Ainsi, fidèle à sa politique de paix, le Gouvernement albanais a eu recours aux moyens pacifiques pour mettre fin à ces actes illicites. Il soutient devant la Cour contre le Royaume-Uni que les actions de la marine de guerre britannique le 22 octobre 1946 et

les 12 et 13 novembre 1946 dans les eaux territoriales et intérieures albanaises constituent une violation de la souveraineté de la République populaire d'Albanie et du droit international.

En abusant du droit de passage inoffensif, les navires de guerre britanniques ont pénétré aux dates ci-haut mentionnées sans préavis ni permission, non seulement dans les eaux territoriales mais même dans les eaux intérieures albanaises en formation de combat, en état d'alerte et portant des soldats. Ils y ont séjourné, effectué des actes d'espionnage et de provocations armées et ont empêché les autorités albanaises d'exercer leur pouvoir souverain dans la baie de Saranda, accomplissant ainsi un passage nettement offensif.

109. — Les actions hostiles effectuées par les navires de guerre britanniques dans les eaux albanaises du canal nord de Corfou font partie de l'attitude politique générale adoptée par le Gouvernement britannique à l'égard de la République populaire d'Albanie.

Aussi bien dans le passé qu'à présent, la Grande-Bretagne a toujours poursuivi une politique inamicale à l'égard de l'Albanie. Ceci ressort de façon encore plus accentuée à la lumière des événements survenus depuis la dernière guerre.

Le peuple albanais s'est jeté dès le premier jour de l'agression de l'Italie fasciste, le 7 avril 1939, dans une guerre sans réserve contre les occupants fascistes italiens et allemands, et il devint une force combattante active au sein du bloc antifasciste contre l'ennemi commun.

La guerre du peuple albanais avait un caractère antifasciste et démocratique progressif. Les missions militaires britanniques qui étaient venues en Albanie comme missions alliées de liaison auprès de l'Armée de libération nationale albanaise, au lieu d'aider de toutes leurs forces et de faire connaître l'âpre lutte de notre armée comme il était de leur devoir, se sont efforcées de l'entraver en sabotant l'aide alliée donnée sous forme de rares fournitures et en collaborant ouvertement avec les organisations traîtresses Balli Kombëtar et Legaliteti, avec le gouvernement quisling de Tirana ainsi qu'avec l'occupant lui-même, comme c'est le cas du commandant Neal à Shkodra.

Le Gouvernement britannique, durant la guerre, par l'intermédiaire du commandement allié de la Méditerranée, s'efforçait ainsi d'affaiblir la guerre de libération nationale de notre peuple, de briser son unité politique et d'empêcher la victoire des forces démocratiques du pays.

Le commandant allié de la Méditerranée menaçait, par un ultimatum adressé au colonel-général Enver Hoxha, d'interrompre l'envoi des fournitures à l'Armée de libération nationale dans le cas où les forces de celle-ci auraient attaqué les bandes collaborationnistes. Cet ultimatum et d'autres du même genre furent repoussés par le colonel-général Enver Hoxha, et tous les plans hostiles

du Gouvernement britannique furent anéantis par la victoire complète de l'Armée de libération nationale sur l'envahisseur allemand et par l'instauration de la démocratie populaire en Albanie.

Après la libération, l'attitude hostile du Gouvernement britannique envers la République populaire d'Albanie se manifesta par des tentatives diverses d'immixtion dans les affaires intérieures de l'Albanie dans le but de renverser le pouvoir populaire et de démembrer et faire disparaître l'État albanais souverain et indépendant.

En 1945, il tente de faire débarquer des forces militaires en Albanie sous le couvert du *Military Liaison*, lequel avait soi-disant pour mission d'aider économiquement l'Albanie jusqu'à l'arrivée de l'U. N. R. R. A.

La Mission militaire britannique en Albanie a ouvertement joué le rôle d'une agence d'espionnage, de sabotage et de complots : ainsi que cela a été illustré devant les tribunaux du peuple, après la libération du pays, elle s'est efforcée de rassembler et d'organiser les criminels de guerre, les ennemis du peuple et les adversaires du régime dans des groupes de terroristes et d'agents saboteurs et de diversion afin de renverser par la force le pouvoir populaire et de préparer le terrain pour un débarquement des Anglo-Américains en Albanie.

Le Gouvernement britannique s'est efforcé d'imposer des conditions au Gouvernement démocratique albanais lors des élections du 2 décembre 1945 pour l'Assemblée constituante de l'Albanie, et sous différents prétextes, à tirer en longueur et à entraver, sans aucune raison et de façon systématique, l'établissement des relations diplomatiques entre les deux pays.

Il a pris sous sa protection les criminels de guerre et les collaborationnistes albanais qui se sont réfugiés en Italie et dans les zones occidentales de l'Allemagne et de l'Autriche, et, malgré les demandes du Gouvernement albanais, il a refusé de les lui livrer et a continué de les aider dans leur activité hostile contre l'Albanie et contre la paix.

C'est avec un cynisme manifeste que le Gouvernement britannique a tâché de méconnaître la guerre, les sacrifices et la contribution du peuple albanais aux côtés de tous les peuples alliés contre le fascisme. Dans toutes les conférences internationales il s'est opposé obstinément aux droits de l'Albanie ; il a été contre l'admission de l'Albanie à l'O. N. U., à l'U. N. R. R. A., à la Conférence de la Paix à Paris ; il a combattu nos droits dans le Traité de paix avec l'Italie ; à la Conférence de Moscou du Conseil des ministres des Affaires étrangères il s'est déclaré contre l'invitation de l'Albanie lors de l'élaboration du Traité de paix avec l'Allemagne.

Le Gouvernement britannique a défendu et appuyé ouvertement les prétentions absurdes grecques contre l'Albanie à la Conférence de Paris et au Conseil de Sécurité de l'O. N. U. Le commandant des troupes anglaises en Grèce, le général Scobie, s'adressant

à l'armée monarcho-fasciste grecque près des frontières de l'Albanie en 1945, a promis que les troupes anglaises ne quitteront pas la Grèce « avant de voir les revendications grecques entièrement satisfaites ».

Ainsi les troupes d'occupation britanniques en Grèce appuient et inspirent les prétentions du Gouvernement d'Athènes contre l'intégrité de l'Albanie.

110. — A la lumière de l'attitude conséquente et hostile du Gouvernement du Royaume-Uni contre la République populaire d'Albanie, les incidents du canal de Corfou apparaissent comme des violations préméditées contre la souveraineté et la sécurité de l'Albanie. Les provocations de la flotte de guerre britannique dans les eaux albanaises, les survols du territoire albanais de la part des avions anglais ainsi que les provocations armées et ininterrompues des monarcho-fascistes par voie de terre, de mer et de l'air contre notre pays, constituent un tout indivisible et ont créé un état de tension à la frontière sud de l'Albanie.

Cet état de tension est dû à la politique agressive du Gouvernement d'Athènes, qui se considère en état de guerre avec l'Albanie et qui a des revendications territoriales absurdes contre notre pays. A la Conférence de la Paix à Paris, le premier ministre et ministre des Affaires étrangères de Grèce, Tsaldaris, déclare : « L'état de guerre entre nous et l'Albanie doit trouver son dénouement naturel et juste par l'attribution de l'Épire du Nord à la Grèce » (CP-Plen. 6. — p. 10). Il est illustré par les innombrables provocations armées grecques que le Gouvernement albanais n'a pas manqué de faire connaître aux Nations Unies et aux représentations étrangères à Tirana.

Entre le mois de novembre 1944 et le 31 mars 1948, les forces armées du Gouvernement d'Athènes ont effectué 558 provocations armées contre la République populaire d'Albanie, réparties comme suit :

Provocations par voie de terre	317
Provocations par les airs	196
Provocations par mer	45

(Voir annexe 16 : a) Actes agressifs du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie, Tirana, 1947 ; b) Provocations de guerre du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie, Tirana, 1948.)

Des provocations continues avaient lieu également dans les eaux territoriales albanaises dans le canal nord de Corfou. C'est dans ces conditions que survint le premier incident britannique dans les eaux albanaises. Le 15 mai 1946, deux navires de guerre inconnus naviguaient venant du nord-ouest dans les eaux territoriales albanaises le long du littoral vers la baie de Saranda. Lorsque les deux navires se trouvèrent en face de Limioni, ils changèrent

brusquement de direction et pénétrèrent dans les eaux intérieures vers le port de Saranda, passant à 800 mètres de la colline de Limioni. Les forces côtières albanaises, après avoir vainement signalé aux navires de s'éloigner, tirèrent quelques coups de semonce dans leur direction, sans la moindre intention de les atteindre. A ce moment seulement, les navires inconnus hissèrent leur pavillon et furent identifiés comme appartenant à la flotte britannique.

Afin d'éviter tout incident regrettable, les navires britanniques devaient arborer leur pavillon et répondre aux signaux des gardes-côtes albanais, en particulier lorsque ces navires, comme le déclare le Gouvernement du Royaume-Uni lui-même, pour le cas du 15 mai, n'avaient pas d'intentions hostiles ou provocatrices.

Le Gouvernement albanais a considéré cet incident comme regrettable, bien que les deux navires de guerre britanniques, pénétrant brusquement dans les eaux intérieures albanaises de la baie de Saranda, sans battre pavillon et sans répondre aux signaux conventionnels des autorités côtières albanaises, aient effectué un passage offensif, contraire aux règles internationales et portant atteinte à la souveraineté de l'État albanais.

#### **Passage offensif de l'escadre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946.**

##### *Passage sans préavis et permission.*

III. — L'échange de notes entre les Gouvernements albanais et britannique qui suivit l'incident du 15 mai 1946 ne laissait pas de douter que le Gouvernement albanais demandait aux bâtiments de guerre étrangers de donner préavis de leur passage par les eaux albanaises dans le canal nord de Corfou, de même que par les eaux albanaises en général. Déjà la communication du chef de l'État-Major en date du 17 mai 1946 dont il a été fait mention plus haut (par. 44) a réglementé le passage des bâtiments de guerre par les eaux albanaises de la même façon, n'en exceptant pas les eaux albanaises dans le canal nord.

Le Gouvernement albanais a pris cette mesure en prenant en considération les conditions qui étaient créées dans le canal nord de Corfou à la suite des provocations grecques réitérées, et inspiré par le souci de régler et faciliter la navigation d'ailleurs très réduite dans ces eaux territoriales et afin de prévenir tout acte nuisible à la sécurité de l'État. Par contre, le Gouvernement britannique, passant outre aux droits de l'Albanie, sous prétexte d'user du droit de passage inoffensif, a refusé nettement « que les navires britanniques passant à travers le Détroit de Corfou dusent donner notification préalable de leur passage aux autorités albanaises », et, sans répondre à l'esprit de compréhension du Gouvernement albanais, a fini par une menace ouverte et brutale disant que le Gouvernement albanais prendra note « que si des batteries côtières

albanaises ouvrent le feu à l'avenir sur les navires de Sa Majesté passant par le Déroit de Corfou, ses vaisseaux rendront le feu » (cf. note britannique, 2 août 1946).

Le caractère ultimatif et menaçant de cette note était un avertissement d'atteinte aux droits de l'Albanie et mettait celle-ci pratiquement dans l'impossibilité de se défendre dans les cas justifiés.

112. — Le 22 octobre 1946 à 13 heures, une escadre de quatre navires de guerre britanniques — deux croiseurs et deux contre-torpilleurs — venant de Corfou pénétra sans préavis non seulement dans les eaux territoriales mais aussi dans les eaux intérieures albanaises, longeant de très près la côte et adoptant des formations diverses de combat. A partir de la pointe Denta, l'escadre pénétra dans les eaux intérieures albanaises de la baie de Saranda en ligne de file et se dirigeant vers le port, s'approchant jusqu'à 1.500 mètres de celui-ci pour changer ensuite de direction vers le nord-ouest. Les navires étaient armés et chargés de soldats. Vers 15 heures, lorsque les deux premiers navires se trouvaient en face du cap Baladha, à une distance de 1 km. de celui-ci, une explosion se fit entendre à bord du second navire, et l'on vit de la fumée s'en échapper. Tandis que les deux croiseurs poursuivaient leur route vers le nord-ouest (cap Kiephali) pour croiser dans nos eaux territoriales vis-à-vis de Kakomé et Borshi, le quatrième navire, après avoir effectué divers mouvements, s'approcha du premier contre-torpilleur. Déjà le canot à moteur du port de Saranda, où avait pris place l'officier du port, s'était approché des navires pour demander ce qu'ils faisaient dans les eaux intérieures albanaises et s'ils avaient besoin d'aide, mais l'équipage britannique, contrairement aux règles de droit maritime généralement reconnues, ne donna aucune explication et ne daigna même pas répondre. Entre temps un officier de l'équipage photographiait le canot à moteur albanais. Les deux navires, après de nombreux mouvements dans la baie de Saranda, s'approchant jusqu'à 500 mètres de la terre ferme de la colline de Limioni, s'en allèrent vers Corfou. Le lendemain, le 23 octobre 1946 au matin, des avions trimoteurs britanniques ont survolé sans autorisation ni préavis le secteur compris entre le col de Muzina et le village de Radat ; le même jour, au-dessus du port de Saranda, deux autres avions britanniques ont volé à trois reprises différentes à très basse altitude (voir annexe 7).

Aucun préavis ou information concernant ce passage de l'escadre britannique n'a été donné au Gouvernement albanais ou aux autorités albanaises ni avant ce jour ni après. Pour des raisons particulières et venant *ex post*, le Gouvernement britannique, après le 22 octobre, aurait préféré pouvoir affirmer que le Gouvernement albanais connaissait d'avance le passage de cette escadre. Ainsi s'est exprimé le capitaine Nichols, président britannique du Comité central de déminage, et dans le même sens essaie d'argu-

menter le Mémoire. Il a été exposé plus haut qu'il n'en était rien (voir par. 45).

En pénétrant non seulement dans les eaux territoriales albanaises mais aussi dans les eaux intérieures (baie de Saranda) sans préavis, et refusant de donner les explications d'usage aux autorités côtières albanaises, l'escadre britannique le 22 octobre 1946 a agi en contradiction avec la réglementation du passage dans les eaux albanaises que le Gouvernement albanais en tant qu'État riverain a fait expressément connaître au Gouvernement britannique. Il est exposé plus loin que, selon le droit international en vigueur, il appartenait bien au Gouvernement albanais de procéder ainsi qu'il l'a fait et que, partant, le passage de l'escadre de guerre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946, sans avoir donné le préavis requis aux autorités albanaises, ne peut pas se réclamer du droit international mais au contraire viole celui-ci dans l'institution du passage inoffensif.

*Le caractère menaçant et provocateur du passage.*

113. — Le passage de l'escadre britannique dans les eaux territoriales aussi bien qu'intérieures albanaises du canal nord le 22 octobre 1946 a été fait d'une façon et dans des circonstances montrant non seulement un complet manque d'égards envers les autorités territoriales albanaises et de leurs prescriptions de la part du Gouvernement britannique, mais encore la volonté de rendre une telle attitude bien évidente.

Ce n'était pas un navire de guerre isolé, ou une escadre dont les unités seraient entrées dans les eaux étrangères successivement et dans l'ordre divisé, naviguant en ligne de file, comme c'est la règle coutumière, mais toute une escadre, à savoir quatre vaisseaux de guerre dont deux croiseurs, qui pénétra, sans préavis, en formation de combat et séjourna dans les eaux intérieures albanaises. Toutefois, il est connu du Gouvernement britannique qu'en ce qui concerne le règlement de l'entrée, du passage et du séjour des bâtiments de guerre dans les eaux territoriales et particulièrement dans les eaux intérieures étrangères, leur nombre, leur puissance ont, suivant la pratique générale, une importance particulière. Surtout le séjour de l'escadre de guerre dans les eaux intérieures (baie de Saranda), même s'il était dû à une force majeure, n'exclut pas l'obligation pour l'équipage de donner aux autorités côtières les explications demandées.

Les agissements de l'escadre de guerre le 22 octobre 1946 dans les eaux intérieures albanaises, venant après la note ultimative du 2 août 1946, marquent la volonté du Gouvernement britannique d'user comme bon lui semble des eaux albanaises, et ceci contrairement à tout droit et en dépit de l'opposition légitime du Gouvernement albanais.

114. — La manière de se comporter de l'équipage de l'escadre répondait bien à une telle attitude. L'ordre « aux stations » a été

lancé lors de l'entrée de l'escadre dans les eaux albanaises. Selon le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité (annexe britannique 23, p. 217), et selon le Mémoire britannique (par. 15), les canons des navires n'étaient pas pointés vers le littoral albanais, ce que nous contestons d'ailleurs. Toutefois, même si l'on accepte l'affirmation britannique, le pointage des canons n'exigeant dans les circonstances que quelques secondes, l'escadre était bien en état d'engager l'action immédiatement. Ce qui est expressément déclaré par le commandant en chef de la Méditerranée, l'amiral Willis (annexe 8).

Rien ne justifiait de prendre de telles mesures de force commanditaires même si l'on veut les qualifier *ex post* comme *a form of defensive alert* (le représentant britannique, annexe 23, p. 217). Depuis l'incident du 15 mai 1946, le Gouvernement albanais a donné au Gouvernement britannique toutes les explications voulues concernant cet incident, et aucun autre ne s'est produit depuis. Si, toutefois, le Gouvernement britannique continuait de se méfier et préférait, malgré l'attitude juste et sincère du Gouvernement albanais, prendre en ligne de compte des hypothèses si extravagantes comme celles dont l'état d'alerte sur ses navires de guerre le 22 octobre 1946 *fait montre*, — il est absurde de prétendre procéder à un passage inoffensif. Des mesures pareilles seraient d'ailleurs, suivant l'expérience générale, susceptibles de provoquer des réactions justement contraires à celles qu'on *professe vouloir*. Une escadre de guerre puissante chargée de soldats, alertés en état d'action et prêts à ouvrir le feu, dans les eaux intérieures, à quelques centaines de mètres du littoral dont elle se méfie publiquement, ne se présente certainement pas à l'État riverain comme une flotte paisible et simplement usant du droit de passage dénommé « inoffensif » ou « innocent ». Le danger potentiel imminent qu'une puissante force navale représente nécessairement dans des circonstances pareilles s'impose aux esprits et peut provoquer des mesures extrêmes.

Effectué dans de telles conditions, le passage de l'escadre britannique le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises ne peut être qualifié que de provocant et offensif.

115. — Le passage de l'escadre de guerre britannique dans les eaux albanaises prend un caractère exceptionnellement offensif du fait de la présence de troupes sur ces navires. Jointe à l'importance des navires composant l'escadre, à la façon de procéder en formation de combat de ces navires dans les eaux territoriales albanaises, aux manœuvres effectuées dans les eaux intérieures de Saranda, à l'état d'action des équipages sur les navires, la présence des troupes prend une importance particulièrement menaçante portant une atteinte grave à la souveraineté de l'Albanie et internationalement punissable. Ni la pratique, ni la doctrine ne reconnaissent aux navires de guerre le droit de passer en temps de paix

chargés de troupes dans les eaux intérieures d'un pays étranger, à moins que par une permission expresse de celui-ci.

116. — L'escadre s'attendait en vain le 22 octobre à l'incident prévu. « A cette occasion, les batteries albanaises n'ont pas ouvert le feu mais une unité de la marine albanaise apparut » (voir note britannique, par. 12, 9 décembre 1946). Or, la sortie du port de l'unique canot à moteur existant au service des autorités albanaises du port de Saranda ne manque pas d'être considérée par l'équipage britannique comme un fait qui mérite d'être signalé.

Le 22 octobre 1946 vers 15 heures, quand une fumée sortant d'un des bâtiments de guerre britanniques et suivant une détonation a été observée du littoral, la vedette faisant acte d'autorité, qui, selon le droit international appartient aux autorités, s'approcha des bâtiments britanniques pour s'enquérir de ce que l'escadre faisait dans les eaux intérieures et prêter l'aide s'il y avait lieu. Aucune réponse ne fut donnée par les bâtiments, et elle a dû rentrer au port.

La vedette a été traitée par les bâtiments de guerre britanniques avec un manque de formes et d'égards les plus élémentaires. L'immunité du bâtiment de guerre à l'étranger ne donne pas le droit d'ignorer les autorités locales et même de refuser l'entrée en contact avec elles. Le caractère officiel de la vedette ainsi que de l'officier ne pouvait pas être méconnu. Ceci est confirmé encore par les rapports de l'amiral commandant les opérations de l'escadre britannique dans les eaux albanaises le 12-13 novembre 1946, qui mentionnent la vedette comme « l'embarcation de l'officier du port vue le 22 octobre » (Mémoire, p. 157, rapport Kinahan, par. 12).

Malgré ce fait, la vedette a été empêchée d'accomplir sa mission officielle et d'exercer son autorité dans le cadre de la souveraineté de l'État riverain.

A part la vaine mission de la vedette, l'attitude des autorités ainsi que de toute autre personne albanaise, était le 22 octobre 1946 entièrement pacifique. Les autorités se sont bornées à observer, autant qu'il leur était possible, ce qui se passait à leur proximité, jusqu'à la tombée de la nuit.

Conformément à cet état des faits, la note britannique du 9 décembre 1946 a constaté correctement : « A cette occasion, les batteries albanaises n'ont pas ouvert le feu. » (Voir par. 12 de la note.)

C'est seulement plus tard, le 18 février 1947, que le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité a déclaré : « À 14 h. 45, les navires de tête entendirent deux rafales de mitrailleuse venant de la côte albanaise » (voir annexe britannique 23, p. 208). Le Mémoire répète cette affirmation fausse démentie par le Gouvernement britannique lui-même dans sa note du 9 décembre 1946.

*Actes d'espionnage.*

117. — Le membre britannique du Conseil de Sécurité, au cours de sa 107<sup>me</sup> séance tenue le 18 février 1947, à l'appui de la plainte britannique contre l'Albanie, a soumis entre autres une carte nommée par lui-même pièce n° VIII. Cette carte se trouve reproduite dans les procès-verbaux officiels du Conseil de Sécurité (Deuxième Année, Supplément n° 6, annexe 15, exhibit VIII), et a été soumise à la Cour comme annexe n° 21 du Mémoire britannique du 1<sup>er</sup> octobre 1947.

Cette carte est munie du titre : « Track of H.M. Ships *Orion* and *Superb* on passage through Corfu Channel 15th May, 1946, and Albanian defences, etc., overlooking Bay of Porto Edda (Saranda). »

Sur cette carte sont portées diverses indications et signes d'ordre militaire de la baie de Saranda. Sur les rives de la baie, à droite et à gauche du port de Saranda, diverses positions sont marquées par des signes techniques et expliquées dans une légende spéciale comme des positions de postes de mitrailleuses, des canons anti-aériens, des blockhaus munis d'armes d'infanterie, des canons à tir moyen et léger, des positions non occupées et des positions abandonnées, des voies de communication, etc. Toutes ces positions et objets d'ordre militaire représentent, d'après la carte, les défenses albanaises autour de Saranda.

Le membre britannique du Conseil de Sécurité a soumis cette carte en voulant attirer « l'attention du Conseil sur le réseau des défenses compliquées et gardées avec soin que l'Albanie a établi tout le long du littoral » (Conseil de Sécurité, *Procès-verbaux officiels*, Deuxième Année, n° 15, p. 300<sup>1</sup>).

Il arrive sans doute rarement en matière d'espionnage militaire qu'on puisse reconnaître avec une telle exactitude non seulement les résultats des actes d'espionnage mais aussi les auteurs et la façon dont ils ont procédé, comme c'est le cas présent.

Le représentant du Gouvernement du Royaume-Uni a confirmé ainsi d'une façon qui ne saurait pas faire de doute que l'escadre britannique a procédé le 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises bien autrement qu'« à un passage innocent, par la route normale et directe et à un lieu fixé pour rencontrer d'autres navires britanniques en haute mer au nord-ouest de Corfou » (par. 15 du Mémoire). Les navires de guerre britanniques, pendant leur passage et leur séjour prolongé dans les eaux intérieures albanaises, ont observé le système des défenses albanaises dans la baie de Saranda et ses diverses installations. Les observations ont été notées et conservées pour être portées à la connaissance des autorités navales britanniques. La carte où leurs observations sont marquées démontre non seulement la façon experte dont on a dû procéder, mais elle trahit aussi l'effort qu'il a fallu déployer pour arriver à des

<sup>1</sup> Voir p. 214 du vol. I.

connaissances si minutieuses. Les diverses installations militaires marquées avec une telle précision et avec nombre de détails sur la carte, étant par leur destination de nature secrète, n'étaient pas visibles au simple œil même à une courte distance, et pour les discerner et les reconnaître à une distance au moins de quelques centaines de mètres, les navires de guerre britanniques devaient nécessairement se servir d'instruments spéciaux. L'observation des installations militaires albanaises a donc dû être bien intentionnelle.

Le représentant britannique a dit que les positions de défense de Saranda ont été relevées par les équipages des navires en perdition. Sur la même carte sont marquées également des positions de défense de la côte de Butrinto. Ce qui prouve que les équipages britanniques ont accompli des actes d'espionnage avant d'être en « perdition », c'est-à-dire avant l'explosion et avant l'arrivée dans la baie de Saranda.

Encore reste-t-il à savoir s'il était vraiment possible, même par des observateurs experts et pourvus des meilleurs instruments, de reconnaître le 22 octobre 1946 les défenses albanaises se trouvant sur des collines qui surmontent la baie de Saranda. Sous ce rapport il semble nécessaire de rappeler les survols le 23 octobre 1946 de la région de Saranda par les avions mentionnés plus haut (par. 112), qui auraient effectué des observations et complété ainsi celles de l'équipage.

Quoi qu'il en soit, la déclaration du représentant britannique prononcée devant le Conseil de Sécurité est formelle : « Les défenses de Saranda ont été observées par les équipages des contre-torpilleurs en perdition, qui, le 22 octobre 1946, furent déportés près du rivage. » C'étaient donc *in concreto* les équipages des contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage* qui, lors de leur passage prétendu innocent dans les eaux albanaises, se sont livrés à l'observation des défenses militaires du territoire albanais pour fournir les renseignements recueillis à leur Gouvernement qui en fait usage.

Ces observations ont été effectuées pendant l'arrêt prolongé dans la baie de Saranda. Elles démontrent qu'à bord des navires il y avait des observateurs chargés de la tâche déterminée de relever les défenses côtières et que c'était là une intention nette de l'escadre britannique.

Les navires britanniques ont ainsi accompli des actes d'espionnage contraires au droit et préjudiciables à la sécurité de l'État albanais.

#### **L'invasion des eaux albanaises par la marine de guerre britannique les 12-13 novembre 1946.**

*Les faits des 12-13 novembre 1946.*

118. — Les opérations effectuées par la marine de guerre britannique le 12 et le 13 novembre 1946 dans les eaux territoriales

albanaises du canal nord de Corfou ainsi que dans les eaux intérieures de la baie de Saranda constituent une violation flagrante de la souveraineté et de la sécurité de l'Albanie ainsi que du droit international. Le Gouvernement albanais développa tous ses efforts en vue de prévenir une telle violation, mais malgré ses protestations vigoureuses et justifiées et malgré sa juste proposition de créer une commission mixte avec la participation de l'Albanie afin de fixer les zones à déminer, la marine de guerre britannique commença les opérations, passant ainsi outre à la volonté expresse du Gouvernement albanais et ignorant complètement l'Organisation internationale de déminage.

En ce qui concerne le Gouvernement albanais, sa connaissance des actes commis les 12-13 novembre 1946 dans ses eaux par la flotte de guerre britannique restait forcément incomplète parce que sa participation à l'opération a été exclue et directement empêchée par le Gouvernement et la flotte de guerre britanniques. Les autorités et les gardes-côtes albanais ont pu observer les actions déployées par la force navale britannique seulement de la terre ferme. Les opérations de la flotte britannique et de ses nombreuses unités leur restaient à maints égards inconnues ou incompréhensibles. Les navires, des grands croiseurs aux contre-torpilleurs et à des vedettes, se mouvaient dans les eaux albanaises en grand nombre et dans diverses directions les deux jours du 12 et 13 novembre 1946. Les avions de la flotte survolaient depuis le matin jusqu'au soir la scène. Le crépitement des armes de plusieurs sortes se faisait entendre.

En effet, le 12 novembre 1946 au matin un grand nombre de navires de guerre battant pavillon britannique naviguaient le long du littoral albanais en face du cap Kiephali. Dans l'après-midi, vers 14 heures, certains de ces navires, dont des croiseurs, divisés en groupes et en formation de combat, se sont approchés près de notre côte en croisant le long du secteur Karaburun-cap Kiephali. Cinq des navires en formations diverses naviguaient vers le sud-est jusqu'à Butrinto ; ils rebroussèrent ensuite chemin pour rejoindre le groupe des navires du cap Kiephali. Les navires ont croisé dans nos eaux jusque tard dans la nuit et se sont éloignés en direction de l'ouest.

Le lendemain 13 novembre, des groupes de navires de guerre britanniques avançant en formation de combat, se sont approchés de notre littoral entre Himara et cap Kiephali. Vers 10 heures, un autre groupe de cinq navires britanniques, armés de canons avec l'équipage aux postes de combat, est venu du canal sud de Corfou et, longeant notre côte en direction nord-ouest, a rejoint le premier groupe. A partir de 10 h. 40, des groupes de navires ont continué à effectuer divers mouvements en direction sud-est-nord-ouest et tirant des coups de fusil et de mitrailleuse dans l'eau et en l'air. Quelques coups ont porté vers la côte albanaise. Entre temps un groupe de quatre navires de guerre (croiseurs, torpilleurs) stationnait en

formation de combat en face de Kakomé et Saranda, tandis qu'un autre groupe de sept navires avait pris position en face de Borshi.

Dans l'après-midi, à 13 heures, des canots à moteur et d'autres navires britanniques se sont approchés du port de Saranda jusqu'à 300-500 mètres. Le canot à moteur albanais du port, ayant un officier à bord, sortit pour s'informer de près de ce qui se passait dans les eaux de Saranda et demander des explications des actions de la flotte britannique. Il a été l'objet du tir des mitrailleuses des navires britanniques.

Le même jour, des avions britanniques ont survolé les navires opérant dans nos eaux territoriales et intérieures.

C'est ainsi que s'est passée l'invasion des eaux territoriales et intérieures albanaises les 12 et 13 novembre 1946 de la part de la marine de guerre britannique (voir annexe 10).

119. — Les événements des 12 et 13 novembre 1946 sont exposés aussi par divers documents britanniques. Ainsi, le Mémoire britannique du 1<sup>er</sup> octobre 1947 contient notamment dans son annexe n° 17 le rapport du contre-amiral H. R. G. Kinahan et une connaissance des procédés des forces navales britanniques sous son commandement. A l'exception des rapports du commandant Whitford contenus parmi ses annexes et soumis au Conseil de Sécurité, le rapport du contre-amiral H. R. G. Kinahan n'était pas auparavant connu du Gouvernement albanais. Les sources officielles britanniques ont été complétées par les rapports du capitaine de frégate Mestre, dont il a été question déjà plus haut.

De l'examen des événements des 12 et 13 novembre il ressort clairement que la marine de guerre britannique a stationné dans les eaux territoriales aussi bien qu'intérieures albanaises, qu'elle y a effectué des actes de provocation armés et d'espionnage, et qu'elle a empêché les autorités albanaises d'exercer leur pouvoir souverain expressément reconnu par le droit international maritime, dans la baie de Saranda.

120. — Selon le Mémoire, l'invasion et les opérations des navires de guerre britanniques dans les eaux territoriales et intérieures albanaises ont été exécutées les 12 et 13 novembre 1946 sous les ordres du contre-amiral H. R. G. Kinahan, commandant la première escadre des croiseurs, et d'après le plan dénommé « Operation Retail », qu'il aurait préparé lui-même dès le 30 octobre 1946 et complété le 7 novembre 1946. A part une flotte propre de dragueurs de mines avec des vaisseaux auxiliaires composée de douze unités, le contre-amiral H. R. G. Kinahan avait sous ses ordres sur la place des opérations « des forces de couverture » (composées de huit navires, cuirassés, contre-torpilleurs, le porte-avion *Ocean*), deux sous-marins, des services médicaux spécialement prévus, etc. En outre, six unités de la flotte britannique, comprenant entre autres un navire-hôpital et un porte-avions, étaient sous les ordres de l'amiral et à sa disposition dans les

parages de Corfou. Le contre-amiral H. R. G. Kinahan avait son pavillon hissé le 12 novembre sur le croiseur *Mauritius*, le 13 novembre sur le croiseur *St. Bride's Bay* (voir annexe 17, rapp. Kinahan).

Les opérations prévues commencèrent aussitôt que l'observateur étranger, le capitaine de frégate Mestre, eut joint la flotte britannique à 12 h 33, le 12 novembre 1946.... Celle-ci s'approchait des lieux de l'opération de l'ouest du cap Kiephali. L'opération aurait été consacrée, le reste de la journée du 12 novembre, à nettoyer près du cap Kiephali un chenal d'approche vers la route Medri 18/34 ; le lendemain matin, le 13 novembre 1946, les forces chargées de l'opération auraient pris position au sud-ouest du cap Kiephali, dans le chenal d'approche préparé pour elles le jour précédent, à l'exception du porte-avions *Ocean* opérant à l'ouest de l'île Fano et à l'exception du bâtiment amiral *St. Bride's Bay*. Ce croiseur s'est rendu le matin 13 novembre 1946 en suivant les dragueurs dans la route Medri et a pris position « exactement au sud-est du cap Kiephali ».

« Le *St. Bride's Bay* était le quartier général, avec à bord des détachements F. O. B. pour les croiseurs et des détachements de liaison aérienne pour les avions. »

Le Gouvernement britannique, dans son Mémoire aussi bien que devant le Conseil de Sécurité, a soutenu que l'unique intention des opérations des 12 et 13 novembre était de nettoyer le prétendu chenal de Corfou. Cependant, tous les faits déroulés et les documents produits par le Gouvernement britannique lui-même démontrent que les 12-13 novembre la marine de guerre britannique a effectué au moyen d'une opération de grand style une invasion typique et préparée d'avance des eaux territoriales et intérieures albanaises :

En effet, l'opération « Retail » a été préparée minutieusement dès le 30 octobre, c'est-à-dire bien avant la prétendue autorisation du Comité central de déminage. A cette opération ont participé non seulement le nombre nécessaire de dragueurs de mines mais toute une véritable flotte de guerre présentée comme force de couverture d'un caractère spécial soit par le nombre, soit par le type des unités qui la composaient. La flotte de guerre britannique a pénétré dans les eaux albanaises par groupes successifs en formation de combat venant de directions diverses, du nord-ouest et du sud du canal nord de Corfou. En même temps, des avions de combat accompagnaient les mouvements de la flotte dans les eaux intérieures albanaises.

Pendant cette invasion inattendue et non provoquée qui a duré deux jours, ont été commis divers actes illicites qui aggravent la violation de la souveraineté de l'Albanie et du droit international de la part de la marine de guerre britannique.

La flotte de guerre britannique, contrairement à tout droit reconnu, a stationné dans les eaux albanaises. Ainsi, le 13 novembre un premier groupe de quatre navires de guerre a stationné, immo-

bile et en formation de combat, dans le secteur Kakomé-Saranda face à ces deux points, tandis qu'un autre groupe de sept navires de guerre avait pris position en face de Borshi au nord de Kakomé. En outre, le croiseur *St. Bride's Bay*, centre des opérations, a séjourné et stationné pendant tout le jour du 13 novembre dans les eaux territoriales albanaises, tandis que les dragueurs de mines et les navires auxiliaires se mouvaient dans ces eaux dans tous les sens jusqu'à la tombée de la nuit.

121. — Non seulement les eaux albanaises étaient ainsi envahies, mais aussi l'espace aérien au-dessus. Les avions de la force navale britannique étaient actifs toute la journée du 13 novembre 1946. D'après l'amiral commandant l'opération, « l'*Ocean* a lâché à 7 h. 45 deux avions de reconnaissance et quatre avions de chasse, armés d'R.P.; il a continué à le faire pendant toute la journée ». (Mémoire britannique, annexe 17, p. 157, par. 8.)

Ces deux avions éclaireurs et quatre avions de combat survolaient les eaux du détroit et la baie de Saranda. Leurs vols ont été observés aussi par les postes albanais du secteur de Saranda.

122. — Les navires britanniques durant l'invasion ont fait usage de fusils et de mitrailleuses sous prétexte de tirer sur les mines, en fait dans un but d'intimidation et de provocation. Le tir des armes est avoué par les Britanniques eux-mêmes : « On n'a utilisé que des armes à feu de petit calibre et des fusils rayés anti-tanks, et il a été donné ordre aux navires intéressés de ne pas tirer dans la direction de la côte. » (Rapport Whitford du 14 novembre, annexe 17, p. 152.)

L'amiral commandant les opérations avoue qu'un prétendu ordre de ne pas tirer en direction de la côte a été donné par lui seulement vers 13 h. 45, c'est-à-dire après que les dragueurs auraient exécuté leur troisième passe. (Rapport Kinahan du 14 novembre 1946, Mémoire, p. 157.)

Dans les opérations de la marine de guerre britannique les 12 et 13 novembre, il est à remarquer aussi que si les prétendues mines GY ont été laissées flottantes, les eaux albanaises sont devenues moins sûres étant donné que les mines GY une fois flottantes sont plus dangereuses. Le Gouvernement britannique, qui prétendait remplir cette tâche humanitaire dont parle le Mémoire, a, au contraire, exposé la navigation à de plus grands risques et en est responsable.

123. — L'officier du port de Saranda s'est décidé à sortir avec le canot du port vers 13 heures pour connaître de plus près l'activité de la flotte britannique dans les eaux albanaises. Ainsi que le 22 octobre précédent, la vedette était munie d'un pavillon albanais. La vedette faillit être atteinte par des projectiles tombant autour d'elle. Devant ces signes évidents d'hostilité, il ne restait à la vedette que de retourner pour rentrer dans le port, ayant été

ainsi empêchée d'exercer son autorité dans la baie de Saranda.

Ainsi que tous les rapports britanniques le confirment, la vedette a été dès son apparition près du port de Saranda vers 13 heures soumise à une observation sévère. Aussitôt que le navire britannique *Vallay* se trouva à sa proximité, il s'empessa de rapporter « that a man in the boat appeared to be manning a fire-arm » (Mémoire britannique, rapport Whitford du 20 novembre, Mine-sweeping report n° 2). Depuis, la vedette est considérée comme armée. « Le canot était armé » (Mémoire britannique, rapport Kinahan du 14 novembre 1946, par. 12). La flotte était bien décidée de ne pas permettre que le canot interfère avec ses opérations, et dès que le canot à moteur se mit en direction des navires, les mesures furent prises : « J'ai en conséquence signalé au B. Y. M. S. 2075 l'ordre de prendre des mesures pour prévenir toute intervention dans les opérations auxquelles se livrait l'officier chargé de la dispersion des mines, mais en spécifiant que l'on ne devait faire usage de la force que si cela s'avérait absolument essentiel. » (Mémoire britannique, rapport Whitford du 14 novembre 1946, par. 12, annexe 17, pp. 153-154.) Les navires ont constaté que la vedette exposée à leurs propres projectiles a été obligée de s'éloigner : « On croit que celle-ci a modifié sa route, pour se diriger vers le nord à peu près au moment où l'une des embarcations a ouvert le feu sur une mine. » (Rapport Whitford, *l. c.*, annexe 17, p. 154.)

Ainsi, la vedette albanaise du port a été empêchée par la force des armes d'exercer son droit le plus légitime de souveraineté dans la baie de Saranda.

124. — D'autre part, la flotte britannique opérant le 13 novembre 1945 dans les eaux albanaises a demandé et rendu possible que, en dehors de ses propres effectifs, un étranger procède dans les eaux albanaises à des actes illégaux. L'activité du capitaine de frégate Mestre au cours des journées 12-13 novembre 1946 est décrite par lui-même dans les rapports britanniques. Le capitaine Mestre n'était pas à même de se prévaloir d'aucun caractère officiel. En effet, il n'était pas le représentant autorisé de l'Organisation de déminage, il n'était pas non plus un observateur neutre, parce que, pour avoir un tel caractère, il devait être désigné par l'accord des deux parties. Le Gouvernement albanais n'a même pas été informé qu'il prendrait part à cette opération.

Ainsi, ne possédant aucun mandat officiel, il ne pouvait se trouver dans les eaux albanaises qu'en qualité d'une personne privée et agir comme une personne officielle seulement dans la mesure où le Gouvernement britannique lui attribuait un tel caractère. Naturellement, il était dans l'intérêt du Gouvernement britannique de traiter le capitaine Mestre à l'occasion de sa mission volontaire des 12-13 novembre 1946 comme une personne officielle et dont les actes feraient autorité.

Ainsi, une tierce personne étrangère, dont la présence même était non autorisée et illégale, a pu, le 13 novembre, déployer

une certaine activité dans les eaux albanaises, tandis que les autorités compétentes de l'État souverain en ont été empêchées.

125. — L'observation sévère dont la vedette du port de Saranda était l'objet n'était pas exceptionnelle. Les navires britanniques, pendant toute la journée du 13 novembre 1946 ont tenu sous leur observation incessante et systématique tous les mouvements du port et toute la côte. Tous les rapports britanniques précités font mention d'« observations faites des positions de la côte, etc. » (Mémoire britannique, rapport Whitford, 20 novembre 1946, par. 4). L'amiral commandant les opérations donnait son attention personnelle à ce qui pourrait se passer sur les rives albanaises : « Des observateurs spéciaux, détachés par les croiseurs, étaient portés sur quelques-uns des dragueurs afin de me tenir bien informé à ce sujet. » (Mémoire britannique, rapport Kinahan, 14 novembre 1946, par. 12.) Les appréciations de portée militaire étaient faites immédiatement dès qu'un mouvement était observé sur les rives : « Il semble donc que l'armée albanaise occupait, dissimulée, ses positions de bataille et se préparait à repousser une invasion. » (Mémoire britannique, rapport Whitford, l. c.)

De même que l'escadre du 22 octobre, le 13 novembre 1946 les navires de guerre britanniques ont effectué des actes d'espionnage en faisant les relevés des défenses côtières albanaises, ce qui démontre un intérêt particulier du Gouvernement britannique, et qui n'a rien à voir avec le passage inoffensif.

#### Les suites diplomatiques et autres des événements des 12-13 novembre 1946.

##### *Les protestations du Gouvernement albanais.*

126. — Le Gouvernement albanais a appris les événements qui se déroulèrent les 12-13 novembre 1946 dans ses eaux au cours de la journée, et il a réagi immédiatement. Il a protesté le jour même par la voie télégraphique près le Secrétaire général des Nations Unies. Référence fut faite de la protestation précédente du 11 novembre élevée contre l'intention du Gouvernement britannique de procéder arbitrairement au dragage des eaux albanaises.

La protestation du Gouvernement albanais près les Nations Unies du 13 novembre 1946 porte témoignage comment les événements des 12 et 13 novembre 1946 se présentaient ces jours aux autorités albanaises qui les observaient du littoral. Il était complètement étranger à ces autorités de penser qu'il s'agirait de mines ou de champ de mines et quelles auraient été les découvertes auxquelles la marine de guerre britannique aurait procédé. Une telle question était entièrement inconnue aux autorités albanaises le jour du 13 novembre 1946. La protestation albanaise de ce jour près les Nations Unies porte contre la violation de la souveraineté de l'État par la marine de guerre britannique qui avait envahi

les eaux intérieures albanaises avec une grande force armée. Le Gouvernement albanais a demandé aux Nations Unies « de juger cet acte du Gouvernement britannique et de donner l'ordre de retrait immédiat des navires de guerre et des dragueurs de mines britanniques, mouillés dans nos ports et nos eaux territoriales ».

Aucune suite n'a été donnée à cette protestation fondée et solennelle du Gouvernement albanais.

Toutefois, le Gouvernement albanais s'est adressé de nouveau le 27 novembre 1946 au Secrétaire général des Nations Unies pour ajouter à sa protestation précitée du 13 novembre quelques nouveaux faits dont il va être question ci-après, à savoir que, en procédant à son expédition dans les eaux albanaises des 12-13 novembre 1946, le Gouvernement britannique a délibérément abusé entre autres de l'autorité de l'Organisation internationale de déminage.

Aucune suite n'a été donnée non plus à cette communication du Gouvernement albanais.

*La note britannique du 9 décembre 1946, son caractère et ses suites.*

127. — Le but poursuivi par le Gouvernement britannique par l'expédition de sa marine de guerre dans les eaux albanaises les 12-13 novembre 1946 trouva son expression dans la note du 9 décembre 1946 adressée au Gouvernement de la République populaire d'Albanie.

La note a été reproduite tout entière dans la requête du Gouvernement britannique introductive d'instance devant la Cour le 13 mai 1946. Aussi le Mémoire du 1<sup>er</sup> octobre 1946 s'appuie essentiellement sur les faits et les points de droit que la note du 9 décembre 1946 contient déjà. Le contenu de la note du 9 décembre 1946, reproduit et élargi par le Mémoire, a été déjà soumis à l'examen dans le présent Mémoire respectivement Contre-Mémoire du Gouvernement albanais, et le non-fondé des allégations de la note, leur futilité ainsi que le caractère odieux de l'imputation qu'y trouve sa base, ont été largement démontrés.

Il reste à souligner le caractère menaçant et ultimatif de cette note. Déjà lors de l'échange de vues suivant l'incident du 15 mai 1946, les notes du Gouvernement britannique ne laissaient pas au Gouvernement albanais d'autre choix que d'accepter purement et simplement les demandes du Gouvernement britannique ; il n'y était pas question de s'entendre comme il sied entre États souverains et pacifiques pour régler le différend survenu. La note britannique du 9 décembre 1946 se présente de la même façon, et son caractère ultimatif n'est que plus strict et plus prononcé. La réponse satisfaisante que le Gouvernement britannique demande de recevoir immédiatement ne signifie rien d'autre que le Gouvernement albanais doit se déclarer coupable d'avoir fait intentionnellement usage de mines en temps de paix pour causer ce dommage aux navires de guerre britanniques et la perte de vies humaines.

Le délai de quinze jours est fixé pour que le Gouvernement albanais s'exécute sans faute et sans autre façon.

Le Gouvernement albanais a repoussé énergiquement toutes les accusations contenues dans la note susmentionnée comme dénuées de tout fondement et blessantes pour les aspirations et les sentiments pacifiques du peuple albanais et de son Gouvernement. Tout en déclarant qu'il respecte les dispositions du droit international en matière de navigation maritime, il affirmait qu'il considérait les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 15 mai, le 22 octobre et les 12-13 novembre 1946 comme des actes dirigés contre la souveraineté de la République populaire d'Albanie.

Poursuivant son plan prémédité de faire de ces violations réitérées de la souveraineté albanaise une accusation politique contre la République populaire d'Albanie, le Gouvernement britannique porta l'affaire devant le Conseil de Sécurité sous le prétexte absurde que l'incident du 22 octobre 1946 constituait une menace contre la paix de la part de l'Albanie.

Ainsi, les actions du 22 octobre 1946 et l'invasion des eaux albanaises les 12-13 novembre 1946 commises par la marine de guerre britannique se trouvèrent devant le Conseil de Sécurité comme une affaire menaçant la paix et la sécurité du monde et dont le Gouvernement albanais serait responsable !

#### **Les tentatives britanniques de justification de l'action des 12-13 novembre 1946.**

128. — La flotte de guerre britannique a agi dans les eaux albanaises uniquement sur les ordres de son Gouvernement, ainsi qu'il vient d'être dit. Tout titre légal faisant défaut pour justifier l'action, le Gouvernement britannique a cherché à se couvrir derrière l'autorité de l'Organisation internationale de déminage. Déjà la note adressée au Gouvernement albanais le 10 novembre 1946 disait textuellement : « Des navires britanniques effectueront le 12 novembre un nettoyage des détroits. Un tel nettoyage suivra les décisions unanimes prises le 1<sup>er</sup> novembre par la Commission centrale de nettoyage des mines, qui a décidé que les détroits doivent être déminés de nouveau. »

Le lendemain des opérations des 12 et 13 novembre, le 14 novembre 1946, la presse de Londres apporta la nouvelle que « la flotte britannique procéda à des opérations de nettoyage des mines dans les eaux nord de Corfou avec l'autorisation et sous les auspices du Comité international central pour le nettoyage des mines ».

Il serait difficile d'expliquer l'origine d'une nouvelle inventée de toutes pièces, concernant le Comité international central de déminage, qui, siégeant à Londres, était à la disposition de la

presse, si la nouvelle n'avait pas tiré ses origines des sources officielles du Gouvernement britannique lui-même. Ainsi, presque de même que la fausse nouvelle, le président britannique du Medzon, Captain Blackburn, a tâché de persuader son Comité que l'action de son Gouvernement dans les eaux albanaises a été exécutée d'accord avec le Comité central. Aussi cette fausse nouvelle n'a-t-elle jamais été démentie par le Gouvernement britannique ni par la presse britannique elle-même. Encore en 1947, le membre britannique au Conseil de Sécurité n'a pas hésité d'affirmer que l'action unilatérale de son pays dans les eaux albanaises les 12-13 novembre 1946 a été entreprise « sur la base de la décision » du Comité international central, que cette action « donnait suite à la décision prise par un organisme international » (voir annexe britannique n° 23, p. 210). Encore le Mémoire britannique maintient aujourd'hui devant la Cour l'essence de la fausse nouvelle, bien que dans une version prudemment atténuée : « Eu égard aux recommandations du Comité de déminage compétent ... le Gouvernement de Sa Majesté décida de faire procéder au dragage. » (Mémoire britannique, par. 21.)

Ainsi, au lendemain de son action dans les eaux albanaises les 12-13 novembre 1946 jusqu'à aujourd'hui, le Gouvernement britannique tâche de faire croire que l'invasion est couverte par la décision du Comité international central, comme il l'avait affirmé d'avance par la note du 10 novembre et répété par la fausse nouvelle du 14 novembre 1946.

129. — Le Comité central international ne pouvait pas accepter une telle interprétation qui était contraire à la réalité et constituait une violation flagrante du droit international. En effet, il n'y avait que quinze jours qu'il avait passé la résolution que le chenal nord de Corfou devait être déminé à la première « occasion favorable ». Il a été expressément entendu ce jour, ainsi que le procès-verbal de la séance du 31 octobre 1946 en porte témoignage, que : « l'expression « occasion favorable » signifie que toutes les conditions soient généralement acceptables, y compris l'absence d'objection de la part de l'Albanie » (déclaration du Captain Nichols, président du Comité, le 31 octobre 1946, annexe britannique n° 15). Aussi la tentative manifestée par la fausse nouvelle du 14 novembre 1946 a été repoussée par tous les membres du Comité, qui trouvaient que « le Comité central avait été mis dans une position embarrassante » (déclaration du membre américain, 14 novembre 1946). Le Comité a été convoqué en séance aussitôt, quoique la suivante n'eût été prévue que pour le 8 décembre 1946. Tous les quatre membres du Comité, le président de nationalité britannique inclus, ont été unanimes que les nouvelles répandues par la presse sont incorrectes « et qu'il y a lieu de les rectifier publiquement ». En ce qui concerne l'action des autorités navales britanniques, le membre russe a considéré que par leurs actions ces autorités ont

violé l'accord concernant le nettoyage des mines. A cet égard, le membre américain « estime que la Grande-Bretagne peut faire ce qu'il lui plaît en dehors du Comité et ce qu'elle fait ne concerne pas ce dernier. Le capitaine de vaisseau Nichols approuve ce point de vue et fait remarquer qu'il s'agit là d'une question qui concerne les gouvernements intéressés et non le Comité central. » Le Comité a adopté à l'unanimité la note suivante : « A propos de la récente nouvelle de presse concernant le déminage du canal du nord de Corfou par des dragueurs britanniques, le Comité central constate que le dragage dont il s'agit, dans les eaux territoriales albanaises, n'a pas été effectué par son ordre ni sous ses auspices. » (Procès-verbal de la 32<sup>me</sup> séance du Comité central du 14 novembre 1946. — Voir annexe britannique 15, pp. 106-109.)

Il a été en outre agréé sur la proposition du membre américain de faire publier la note dans la presse. Toutefois, le Comité est revenu sur cette décision sur la demande de son auteur lui-même à la séance suivante du 19 novembre. Par la suite, le membre soviétique a fait le 9 décembre 1946 au Comité la déclaration suivante : « Par décision unanime, prise lors de sa 32<sup>me</sup> réunion, à la date du 14 novembre 1946, le Comité central avait décidé de publier dans la presse un communiqué ayant pour objet de démentir que les opérations de dragage, faites par des dragueurs anglais dans les eaux territoriales albanaises du détroit du nord de Corfou, eussent été effectuées sur la base d'une décision du Comité central. La décision du Comité central relative au communiqué a été exécutée en ce qui concerne l'U. R. S. S. et le texte du démenti proposé par le président du Comité et approuvé par les membres de ce dernier a été publié dans la presse soviétique.... » (Procès-verbal de la 34<sup>me</sup> séance du Comité central du 27 novembre 1946, annexe 15, par. 366.)

130. — Cette méthode du Gouvernement britannique d'altérer la vérité pour justifier son action illégale est poursuivie également devant le Comité Medzon : Le président britannique du Comité central international a informé le président britannique du Medzon le 7 novembre 1946 de l'importante résolution du Comité international central prise le 31 octobre 1946, mais le président du Medzon en a présenté le 16 novembre 1946 un tableau tout différent, qui se rapprochait beaucoup de la nouvelle de presse britannique du 14 novembre 1946 : « Le Captain Blackburn a expliqué lors de « la séance urgente » du Medzon convoquée ce jour-là que ... le Gouvernement albanais a également été informé de la décision unanime, adoptée par le Comité central de déminage, et selon laquelle l'intérêt de la navigation internationale exige que le chenal délimité sur les cartes Medri 18/32 et 18/34 soit à nouveau déminé sans retard, de manière analogue à ce qui s'est passé lors de l'opération primitive, en 1944. Il était donc clair que les opérations de déminage auraient lieu dans les eaux albanaises. » (Annexe

britannique 15, p. 127.) « ... Répondant au membre russe du Comité, le président indique que le déminage a été effectué sur l'avis du Comité central ; le Gouvernement albanais a été informé. » (Procès-verbal de l'urgente séance du Comité central Medzon du 16 novembre 1946, par. 11, annexe 15, p. 130.)

Durant les séances suivantes du Comité Medzon, les allégations précitées de son président ont été soumises par ses membres à la critique qu'elles méritaient. Mais aussi le Comité central *motu proprio* s'en occupa. Lors de l'examen du procès-verbal de la séance urgente du Comité Medzon du 16 novembre 1946, « le capitaine Nichols signale que le second sous-alinéa du paragraphe 1 et le paragraphe 11 contiennent des inexactitudes. Il a donc jugé opportun d'écrire au président du Comité Medzon. » (Annexe britannique 15, p. 117.) En effet, le président du Comité central a écrit au président du Medzon le 20 janvier 1947 : « ... Je ne puis concilier la déclaration qui figure au sous-alinéa 2 du n° 1 du procès-verbal avec les résolutions effectivement adoptées par le Comité central au cours de la 31<sup>me</sup> session (et non pas 32<sup>me</sup> réunion), résolutions qui vous ont été transmises par ma lettre du 7 novembre dernier. » (Annexe britannique 15, p. 118.) Et il n'a pas manqué aussi de conseiller au président du Comité Medzon « de reviser les procès-verbaux de la séance urgente tenue le 16 novembre » (procès-verbal de la 35<sup>me</sup> séance du Comité central du 29 janvier 1946, annexe 1). D'autre part, le capitaine Nichols n'était pas à même de renseigner le membre soviétique du Comité central qui demandait « si le capitaine Nichols connaît les instructions sur la base desquelles le président du Comité Medzon a donné aux membres de son Comité des informations erronées au sujet de la décision du Comité central ». (Annexe britannique 15, p. 117.) (Procès-verbal précité du 29 janvier 1946, par. 384.)

Le président du Comité Medzon n'a pas fait reviser le procès-verbal de l'urgente séance du 16 novembre. Toutefois, il a été obligé au cours de la séance du Medzon du 10 décembre 1946 de rétracter ses allégations incorrectes du 16 novembre 1946. Il a dû reconnaître, ainsi que l'a demandé le membre américain du Comité, que ce n'était pas « le commandant en chef allié qui aurait décidé de l'action du 13 novembre 1946 dans les eaux albanaises, mais le commandant en chef britannique ».

Le président s'est limité à défendre le Comité Medzon, et, se référant à sa résolution du 28 octobre 1946 : « Le Comité a agi d'une manière strictement légale, en invitant le Comité central à demander l'approbation du Gouvernement albanais ; aucun renseignement n'a été fourni au président sur ce qui s'est passé à Londres... Le Comité de la zone méditerranéenne n'est pas responsable de l'ordre donné de procéder à un nouveau déminage de la route. » (Procès-verbal de la 10<sup>me</sup> séance du Comité Medzon du 10 décembre 1946, par. 2, annexe britannique 15, p. 136.)

Ainsi, ne pouvant plus couvrir l'action de son Gouvernement par l'autorité de l'Organisation internationale de nettoyage des mines, le président du Medzon s'est vu bien obligé de dire : « Quant au caractère illicite du déminage, le mieux serait que le Gouvernement albanais traitât cette question avec le Gouvernement britannique, et c'est indubitablement ce qu'il est en train de faire. » (Procès-verbal précité du 10 décembre 1946, par. 21, annexe britannique 15, p. 136.)

Le Gouvernement britannique, se reconnaissant coupable d'un flagrant délit international portant atteinte à la sécurité et aux droits d'un État souverain, cherche à trouver refuge derrière l'Organisation internationale de déminage. A cette fin les représentants britanniques dans les Comités de déminage se sont efforcés de couvrir ces actions illégales, qui non seulement sont contraires au droit international mais sont en même temps une violation de l'Accord de l'Organisation.

Les tentatives de la presse britannique ainsi que celles des différents représentants du Gouvernement britannique ont complètement échoué. L'acte illicite et brutal qu'est la violation des eaux albanaises par la marine de guerre britannique n'a pu être justifié en aucune manière, et le président britannique du Comité Medzon s'est vu obligé de revenir sur sa première déclaration et reconnaître par suite « l'illégalité de l'acte ».

## B. — EN DROIT

### Le passage des bâtiments de guerre étrangers par les eaux territoriales.

(Ad paragraphes 82-84, 88-90 du Mémoire.)

131. — L'incident du 15 mai 1946 a été l'occasion dont le Gouvernement britannique s'est immédiatement servi pour réclamer du Gouvernement albanais de reconnaître sans autre le droit de passage libre de ses bâtiments de guerre par les eaux albanaises. « Il s'agit en premier lieu de la règle habituelle prévoyant le droit de passage innocent à travers les eaux territoriales. » (Les instructions britanniques du 21 mai 1946, Mémoire, p. 69, annexe 6, *First Incident*, doc. IV, par. 2.) La thèse est affirmée au cours de l'affaire avec insistance que le passage par les eaux territoriales étrangères des bâtiments de guerre sur le même pied que celui des bateaux marchands « est pleinement d'accord avec les règles établies du droit international et la pratique des États civilisés ». (Mémoire britannique, par. 82-88.) Le Mémoire souligne qu'« il est contraire à la pratique des États civilisés et au droit international » de donner ou de demander normalement notification du passage des navires de guerre par les eaux territoriales. (Mémoire britannique, par. 88.) Le droit de passage des bâtiments de guerre serait si

fermement établi qu'il y aurait seulement la Bulgarie et la Lettonie qui refusèrent de l'adopter (Mémoire britannique, annexe 23, p. 219).

Toutefois, le délégué britannique à la Conférence de La Haye de 1930 a traité l'entrée et le passage des bâtiments de guerre étrangers dans les eaux territoriales tout différemment de son Gouvernement. Il les a traités non comme un droit, mais « dépendant de la *comitas gentium* et de la courtoisie internationale ». Le délégué britannique a suivi à cet égard le délégué des États-Unis, qui a déclaré tout court : « Le droit de passage inoffensif, en tant que droit, ne s'étend pas aux bâtiments de guerre. » « L'État riverain a bien le droit d'exiger une autorisation préalable, si bon lui semble. » Aussi le projet adopté par la Deuxième Commission (Eaux territoriales) de la Conférence de 1930 sépare le passage des bâtiments de guerre par la mer territoriale du passage de tous les autres navires par les mêmes eaux. C'est seulement « en règle générale » que « l'État riverain n'empêchera pas le passage inoffensif des bâtiments de guerre étrangers dans sa mer territoriale, et n'exigera pas une notification ou autorisation préalable. L'État riverain a le droit de régler les conditions de ce passage. » (Art. 12 du projet, publication Société des Nations C. 361. M. 145/B. 1930. V, pp. 63, 59, 216.) La formule est depuis commentée dans un ouvrage savant par le délégué de France à la Conférence de 1930 de la façon suivante : « Le passage des bâtiments de guerre étrangers dans la mer territoriale n'est pas un droit mais une tolérance. C'est l'opinion qui semble préférable. Elle est davantage de nature à protéger certains États contre les abus auxquels ils pourraient être exposés du fait de voisins turbulents ou indiscrets. » (G. Gidel, *Le Droit international public de la Mer*, III, p. 284.)

C'est donc en contradiction avec ces textes et ces opinions ainsi qu'avec un grand nombre d'auteurs qui abondent dans le même sens que le Mémoire britannique entend la pratique des États permettant en général aux bâtiments de guerre sans autre de passer par les eaux territoriales, comme l'exercice d'un droit strict.

132. — A la lumière de telles opinions fondamentales, le Mémoire regarde notamment le passage des bâtiments de guerre par le canal nord de Corfou comme un droit intangible et absolu. « Sous aucun prétexte le passage des navires de guerre à travers un tel détroit ne devait donner lieu à intervention » (Mémoire britannique, par. 83). Le Mémoire se réclame ici des observations du rapporteur de la Commission de la Conférence de La Haye de 1930 précitée contenues dans son rapport et se trouvant parmi d'autres observations (*ad art. 12 précité*) : « Le passage ne peut être entravé sous aucun prétexte en ce qui concerne les navires de guerre dans les détroits entre deux parties de la haute mer servant à la navigation internationale. » (*Op. cit.*, Société des Nations, *l. c.*, p. 217.)

Ces observations concernant le passage par certains détroits ne sont nullement un des articles élaborés comme projet par ladite Commission (cf. autrement Mémoire, par. 83-88). Elles ne sont qu'une note explicative. Même si l'article 12 précité était signé par les États et entré en vigueur, ce ne serait pas le cas pour les observations. La Deuxième Commission de la Conférence de 1930 ne touchait d'ailleurs au cours de ces travaux le régime juridique des détroits que *passim*, et des opinions diverses se faisaient jour. Les observations précitées ont été insérées dans le rapport à la fin même des travaux de la Commission, dans un esprit de transaction et sans qu'une discussion du sujet tant soit peu approfondie ait eu lieu. Encore le délégué de l'Italie a fait insérer dans le procès-verbal de la séance son opinion que l'article 12 précité est aussi la règle générale pour les détroits.

Les observations dudit rapport s'appuyaient sur les travaux d'une sous-commission de la Conférence. Celle-ci se préoccupait d'assurer le passage non dans tous les détroits naturels formés par des eaux salées, mais seulement « entre deux parties en la haute mer qui forment des routes ordinaires pour la navigation internationale ». La sous-commission prenait en considération que « les eaux des détroits sont, pour autant qu'il ne s'agit pas de haute mer, des eaux territoriales », et que, partant, le passage des navires de guerre pourrait être empêché par l'État territorial même dans les détroits d'une grande importance pour la navigation internationale. (*Op. cit.*, Société des Nations, p. 208.)

La règle exprimée par lesdites observations n'est donc dans l'esprit de ses auteurs mêmes nullement une règle générale pour les détroits naturels qui relient deux mers libres, mais elle est limitée expressément à de tels détroits qui « forment des routes ordinaires pour la navigation internationale ». Une telle limitation de la règle proposée semble bien répondre au point de vue du droit international général. « It being universally recognized that not all waters covered by the geographical conception of straits shall enjoy this peculiar legal position, the question is, next, what test should be applied to reach a conclusion in this respect. As to this, it would seem that the degree of importance of the particular strait to the international sea commerce, taken in its broadest sense, covering the passage of both mercantile ships and warships, must be the decisive factor. How extensive and how deeply rooted this interest should be, cannot be determined by any hard and fast rule, but is a question of fact, depending upon such facts as, f. i., the number of ships passing through the strait, their total tonnage, the aggregate value of their cargoes, the average size of the ships and especially whether they are distributed among a greater or smaller number of nations—all of which seem to give good guidance, no single factor, however, being decisive : altogether it does not seem possible to reach any comprehensive formula beyond saying that only those straits that are of some, not quite

inconsiderable, importance to the international sea commerce, enjoy the peculiar legal position accorded to straits. » (E. Bruel, *International Straits*, 1947, Vol. I, p. 42.)

Ainsi, avant de décider sur le passage des bâtiments de guerre par le détroit, il faut d'abord voir de quel détroit il s'agit, si le détroit en l'occurrence est le détroit par où mène « la route ordinaire de la navigation internationale ».

Il n'y pas de règles générales pour le passage des bâtiments de guerre par les détroits tout court. C'est dans un tel sens qu'il a été dit à la Conférence de La Haye en 1930 : « On ne pourrait envisager une règle générale ; en effet, tout détroit ayant une grande importance au point de vue de la navigation mondiale doit faire l'objet d'une réglementation très précise » (le délégué de l'Italie, *op. cit.*, Société des Nations, p. 115). Il paraît qu'une telle opinion a notamment toujours été celle du Gouvernement du Royaume-Uni. L'auteur qui a étudié plus particulièrement certains « views of the Government in the United Kingdom upon matters of international law », s'exprime à cet égard : « Some writers have endeavoured to work out theoretical rules applicable to all salt-water straits. But the number of such straits which are both narrow enough to raise questions of sovereignty and so situated as to be of practical importance is very small. Each of these has its own history and characteristics, so that it is really impossible to find the common material necessary for a valid generalization. The Government of Great Britain has never adopted any particular doctrine upon the question of straits in general, but has allowed its judgment to be guided by the considerations of history, geography, and policy appropriate to each particular waterway. » (H. A. Smith, *Great Britain and the Law of Nations*, Vol. II, p. 255.)

Un tel état de choses a été exprimé dernièrement aussi de la façon suivante : « ... the legal status of straits is still far from having reached a state of development, still less a state of clarity, which may be said to correspond to the function in the international community of these important waters ... an adaptation of the legal evolution to the social evolution is greatly wanted. This development must for the time being, in view of the present international situation, proceed through the practice of the individual strait States, not by means of the codification of the pertinent rules into a general straits convention... » (E. Bruel, *op. cit.*, p. 205.)

133. — Il semble bien que, tout en se limitant à certains détroits, lesdites observations du rapporteur de 1930 exprimaient encore plutôt un état de choses *de lege ferenda* que l'état de droit en vigueur. « In time of peace, the situation before the war was this ... that the right of passage of merchant vessels in international straits was certain, and warships were supposed to have the same right —although not with the same degree of certainty. In this latter regard the States attitude at the Hague Conference of 1930 seems to have created greater certainty. » (E. Bruel, *op. cit.*, p. 202.)

Ainsi le droit de passage des bâtiments de guerre, limité à certains détroits de caractère particulier, n'est pas reconnu d'une façon certaine même après la Conférence de La Haye.

134. — Il a été exposé plus haut (par. 6) que le canal nord de Corfou n'est pas « une route ordinaire pour la navigation internationale ».

Le régime juridique de ce détroit ne tombe donc pas sous l'empire de la règle formulée par lesdites observations à la Conférence de La Haye de 1930. Ce n'est pas pour un tel détroit que les observations auraient exprimé l'importance d'assurer en temps de paix « dans toutes les circonstances » le passage des bâtiments de guerre. Le régime juridique des eaux dans le canal nord de Corfou n'est que le régime général de la mer territoriale.

135. — C'est donc sous l'angle d'un tel régime que la question se pose si le Gouvernement albanais était dans son droit quand il a exigé la notification préalable du passage des bâtiments de guerre étrangers en vue de son autorisation à accorder.

Le Mémoire (par. 82) affirme que « l'Albanie elle-même n'a jamais publié de règlements restreignant la navigation dans les eaux territoriales ». Toutefois, le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité a confirmé que son Gouvernement a reçu le 29 mai 1946 par télégramme le texte de la note suivante que le représentant des États-Unis avait reçu du chef d'État-Major albanais : « Nous sommes informés que des navires de guerre et des navires marchands étrangers pénètrent dans les eaux territoriales albanaises sans que nos autorités en aient été avisées ou qu'elles aient donné leur autorisation à cet effet. Veuillez faire connaître à vos autorités que ces navires ne doivent pas entrer dans les eaux territoriales albanaises sans que notre Gouvernement en ait été avisé au préalable et qu'il ait accordé sa permission. Nous vous prions en même temps de bien vouloir en informer également les autorités britanniques et grecques. » En outre, dans sa note du 19 juin 1946, au cours de l'échange des points de vue suivant l'incident du 15 mai 1946, le Gouvernement albanais a fait connaître au Gouvernement britannique que les bateaux se dirigeant vers le littoral albanais ont à remplir les formalités nécessaires et obtenir les permis des autorités albanaises. Le Gouvernement britannique a refusé, dans sa note du 2 août 1946, d'accepter à avoir à remplir de telles conditions parce que, d'après lui, l'État riverain n'a pas le droit de les poser pour le passage par ses eaux dans un détroit. A la lumière de ces faits, il semble bien que la question n'est pas de savoir si le Gouvernement albanais a réglementé restrictivement le passage des navires de guerre par ses eaux, mais il s'agit de savoir si le Gouvernement albanais, l'ayant fait, était dans son droit.

En répondant à cette double thèse, on doit souligner :

1° la réglementation est faite par les notifications aux États intéressés à la navigation dans les eaux albanaises ;

2° le Gouvernement albanais a été fondé en droit de faire une telle réglementation vu les circonstances exceptionnelles et notoirement connues des provocations constantes contre la côte albanaise ; la situation est encore plus aggravée par la prétention du Gouvernement d'Athènes qu'un état de guerre existe.

Or, l'article 12 précité du projet de la Conférence de La Haye de 1930 admet l'autorisation ou notification préalable pour le passage des bâtiments de guerre par les eaux territoriales (argument *a contrario ex* « en règle générale »). Lors de la discussion, l'opinion s'est fait jour que « l'État riverain a bien le droit d'exiger l'autorisation préalable si bon lui semble » (le délégué des U. S. A.) ; qu'« en effet, il est évident que l'État riverain se réserve le droit de restreindre ou d'interdire l'admission des navires de guerre étrangers dans les eaux territoriales en cas de circonstances exceptionnelles » (le délégué néerlandais) ; qu'« il se peut en effet qu'il y ait des cas spéciaux pour lesquels une notification antérieure soit nécessaire pour des raisons de sûreté » (le délégué danois. *Op. cit.*, Société des Nations, pp. 61, 65, 171, etc.).

De tels points de vue répondent à la pratique suivie par les États généralement, comme elle est bien connue du Gouvernement britannique. Tout en insistant sur le droit de passage libre des bâtiments de guerre par les eaux territoriales et notamment par le détroit, en l'occurrence par le canal nord de Corfou, le Mémoire lui-même (par. 88) admet « a particular right to restrict or forbid the passage of foreign ships through its territorial waters.... », et il admet un tel droit exceptionnel même en ce qui concerne le détroit, bien qu'un tel droit « doit, vu le droit de passage à travers les détroits, être strictement limité.... ».

A la lumière d'une telle pratique des États, manifestée aussi à la Conférence de La Haye de 1930 et en l'occurrence aussi par le Mémoire lui-même, il semble être hors de doute que le Gouvernement albanais a été fondé en droit de réglementer le passage des bâtiments de guerre étrangers par ses eaux. En le faisant, il était bien fondé de se réclamer des circonstances exceptionnelles, et par ailleurs notoires, des provocations constantes contre le territoire albanais et aussi la frontière maritime albanaise, et dont la gravité était rehaussée par la prétention du Gouvernement d'Athènes qu'un état de guerre existe.

Le Gouvernement albanais s'est empressé de faire connaître au Gouvernement britannique dans sa note du 21 mai 1946 les circonstances de fait l'amenant à demander la notification préalable aux navires empruntant, en droit de passage, ses eaux.

Le Mémoire (par. 88) ne conteste pas ces circonstances, dont le droit de juger de l'existence appartenait d'ailleurs bien au

Gouvernement albanais, et ne conteste non plus *de plano* l'usage de ses droits que le Gouvernement albanais a fait en soumettant ledit passage à la notification préalable. Toutefois, le Mémoire affirme alors que le Gouvernement albanais n'a pas agi en l'occurrence *bona fide*. Le Gouvernement albanais n'aurait pas pris des mesures en question par rapport aux circonstances de fait dont il se réclamait, mais « d'après la croyance erronée qu'il était justifié en tout temps à regarder la simple navigation d'un navire étranger, de guerre ou de commerce, dans les eaux territoriales albanaises, comme une violation de sa souveraineté, à moins d'autorisation spéciale, et à s'y opposer en ouvrant les hostilités ». (Mémoire britannique, par. 88.)

Le Gouvernement albanais oppose à une telle supposition son démenti formel. Il n'a point eu l'intention d'interférer avec le passage par ses eaux des navires procédant d'une façon inoffensive. Son représentant devant le Conseil de Sécurité l'a déclaré d'une façon catégorique. Ce qui importait en 1946 au Gouvernement albanais, c'était d'une part de se défendre contre des incidents provoqués soit du côté grec soit de la part d'inconnus et de veiller à cet égard notamment au passage des navires armés, et d'autre part d'éviter des incidents que pourrait susciter le passage des bâtiments de guerre, dans des conditions générales actuelles. En fait, le passage des navires marchands de toute sorte et de toute nationalité non suspects n'a été interféré par les autorités albanaises ni avant le 15 mai 1946, ni après. D'après les déclarations faites par le représentant britannique devant le Conseil de Sécurité (Mémoire britannique, annexe 23, p. 213), le trafic du canal nord de Corfou n'aurait comporté après le 15 mai 1946 que deux caïques par semaine. Même s'il en était ainsi, le passage de ces navires ainsi que de tous les autres, à cette époque et depuis, par les eaux albanaises, n'a pas été interféré par les autorités albanaises. Et certainement, s'il y avait des navires marchands britanniques passant par le nord, ils n'ont éprouvé aucune difficulté.

La demande de notification préalable du passage par les eaux albanaises, formulée en 1946 par le Gouvernement albanais et communiquée au Gouvernement britannique, se rapportait donc, suivant l'intention et la pratique du Gouvernement albanais, aux bâtiments de guerre étrangers. Il est évident qu'à cet égard aucune question de *bona fide* du Gouvernement albanais ne peut se poser. Le Gouvernement albanais a été, en vertu des règles du droit international, bien dans son droit de demander une telle notification, et les bâtiments de guerre ne se conformant pas à cette demande du Gouvernement albanais ne pouvaient se réclamer du droit de passage libre par les eaux albanaises.

**Le passage offensif de l'escadre de guerre britannique  
par les eaux albanaises le 22 octobre 1946.**

*(Ad paragraphes 85-87, 90 lit. b, du Mémoire.)*

136. — Suivant toutes les déclarations précédentes du Gouvernement britannique, le Mémoire soutient à son tour bien haut que le passage de l'escadre britannique par les eaux albanaises du canal nord de Corfou le 22 octobre 1946 était innocent. « Le passage des navires de Sa Majesté était un passage normal à travers une route maritime internationale et comme tel innocent » (Mémoire britannique, par. 87). « A l'appui de cette allégation on n'a produit et l'on ne peut produire aucune preuve ni aucun témoignage » (par. 85, 87). « Le Gouvernement du Royaume-Uni répète solennellement que le passage des navires de Sa Majesté était innocent » (par. 91).

Or, toutes ces allégations et prétentions du Gouvernement britannique ne résistent pas à l'examen des faits pertinents, et des conclusions contraires s'imposent.

137. — Il a été exposé plus haut (par. 45) que le passage de toute une escadre ayant pénétré l'après-midi du 22 octobre 1946 dans les eaux albanaises du canal nord n'était pas notifié au préalable au Gouvernement albanais par les autorités britanniques, et qu'en effet ce Gouvernement n'en avait aucune connaissance. Un tel passage — dont l'importance était bien rehaussée du fait qu'il s'agissait de quatre navires de guerre à la fois — ne répondait donc pas au règlement d'un tel passage que le Gouvernement albanais a fait dûment connaître dès le mois de mai 1946 au Gouvernement britannique. Les autorités albanaises étaient bien, dès l'après-midi du 22 octobre, justifiées en considérant le passage de l'escadre dans les eaux albanaises comme exercé en dehors du droit de libre passage. En effet, aussi les bâtiments de guerre « doivent, dans la mer territoriale, respecter les lois et règlements locaux ... par l'inobservation de ces règlements, le droit de libre passage prend fin » (art. 13 du projet adopté par la Deuxième Commission de la Conférence de La Haye de 1940, *op. cit.*, Société des Nations, p 217).

138. — Dans ces conditions, le Gouvernement albanais aurait agi conformément à ses droits d'après le droit international s'il avait exigé que l'escadre demande la permission de procéder au passage par les eaux territoriales albanaises. L'article 12 du projet de La Haye de 1930 précité, et qui est de caractère déclaratoire des principes respectifs, prévoit : « En cas d'inobservation des règles de l'État riverain par le navire de guerre de passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, la sortie du navire hors de la mer territoriale peut être exigée par l'État riverain. »

Toutefois, ledit jour du 22 octobre 1946, le Gouvernement albanais et ses autorités ont été mis dans l'impossibilité de procéder ainsi et d'exercer leurs légitimes droits. Les autorités albanaises étaient mises devant le refus net britannique de les respecter et de se conformer à l'ordre public albanais qu'elles représentaient. La vedette de l'autorité côtière albanaise qui se dirigea vers 15 h. 30 vers les navires de guerre pour s'informer sur les motifs de la violation des eaux albanaises commise par leur passage sans permission, procéda à tous les égards correctement, son caractère officiel ne faisant pas de doute, comme il a été exposé plus haut. Néanmoins, avec un manque d'égards élémentaires, il n'a même pas été donné une réponse et la mission de la vedette était complètement ignorée par les navires de guerre.

En présence de cet état de choses, et vu le caractère illicite du passage de l'escadre, les autorités albanaises ont été placées devant la question de savoir comment faire respecter les règles albanaises, l'autorité de l'État territorial. Nécessairement, ici la grande force puissamment armée de l'escadre, son attitude visiblement menaçante et toute prête à engager l'action, ses intentions inconnues et incertaines, entraînent pour les autorités albanaises en ligne de compte. Il ne leur aurait même pas été possible de communiquer aux navires la demande de sortir des eaux albanaises, l'escadre se refusant d'entrer en contact avec elles. Ainsi, en plus du passage illicite de l'escadre dans les eaux albanaises, les autorités albanaises ont été placées devant l'impossibilité de procéder conformément aux règles albanaises et de les faire respecter.

139. — Il ressort des faits exposés plus haut (par. 47 et 117) que les équipages des contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage* n'ont pas manqué, tout en se trouvant en détresse, de profiter le 22 octobre 1946 de leur proximité des rives albanaises pour se livrer à observer et espionner les défenses albanaises autour de la baie de Saranda. Les deux contre-torpilleurs en question faisaient partie de l'escadre, et c'est sous les ordres de l'amiral commandant l'escadre que les équipages se livraient à ladite activité pour le compte du Gouvernement britannique qui s'en est servi.

Par ladite activité, l'escadre a violé et les prescriptions albanaises concernant la défense de l'État et la protection d'objets militaires et le droit international.

En ce qui concerne le droit international, le rapport précité de la Conférence de La Haye de 1930 observe qu'« on a jugé superflu d'insérer une stipulation indiquant que les bâtiments de guerre doivent, dans la mer territoriale, respecter les lois et règlements locaux » (*op. cit.*, Société des Nations, p. 217). C'est parce que le projet de ladite Commission énonce des règles générales à l'égard de tous les navires, les navires de guerre y compris, qu'il déclare qu'« un passage n'est pas inoffensif lorsque le navire utilise la mer territoriale d'un État riverain aux fins d'accomplir un acte portant atteinte à la sécurité, à l'ordre ou aux intérêts fiscaux de

cet État » (art. 3, al. 2, dudit projet, *op. cit.*, Société des Nations, p. 213).

Il est évident que des règles pareilles s'imposent *a fortiori* au passage des bâtiments de guerre. Des actes incompatibles avec le respect de la souveraineté ou de la sécurité de l'État riverain, auxquels les forces navales étrangères se livreraient, « altèrent profondément le caractère de passage ; il peut y avoir encore passage au sens matériel du mot : il n'y a à coup sûr plus passage au sens juridique et, en tout cas, il n'y a plus passage inoffensif » (G. Gidel, *op. cit.*, p. 286). Aussi des actes pareils engagent la responsabilité de l'État des forces navales étrangères, « même si une réglementation formelle n'a pas été établie par l'État riverain à l'effet d'interdire aux bâtiments de guerre en passage de se livrer à des actes incompatibles avec le respect de la souveraineté ou de la sécurité de l'État riverain (sondages répétés, relevés de côtes, manœuvres navales, exercices de tir, exécution de sentences capitales », etc. (G. Gidel, *l. c.*).

140. — Outre ce qui précède, il ressort des faits exposés plus haut (par. 46) qu'aussitôt entrées dans les eaux albanaises, les unités de l'escadre britannique s'y livrent à des mouvements de manœuvre. Elles ne procédaient pas en ligne de file dès leur entrée, mais en d'autres formations, et changeaient les formations dans les eaux albanaises. Ces mouvements prenaient nécessairement l'aspect d'autant plus menaçant que les équipages se trouvaient en état d'alerte et que les navires étaient chargés de troupes. En outre, les navires ont quitté au cours de leur passage le chenal navigable pour naviguer dans les eaux intérieures albanaises se trouvant à l'est du chenal.

Toutes ces circonstances s'ajoutent, en l'aggravant singulièrement, au fait que les navires de l'escadre ne se trouvaient pas, le 22 octobre 1946, en passage libre comme il vient d'être dit.

Le passage de l'escadre britannique effectué dans les eaux albanaises dans de telles circonstances illustre d'une façon plus que frappante la maxime prononcée à l'adresse de la Grande-Bretagne : « Warships may not pass without consent into this zone, because they threaten » (Elihu Root, *North Atlantic Coast Fisheries Arbitration*, II, Proceedings, p. 2007). Et le commentaire américain récent ajoute : « There is, therefore, no reason for freedom of innocent passage of vessels of war. Furthermore, the passage of vessels of war near the shores of foreign States and the presence without prior notice of vessels of war in marginal seas might give rise to misunderstanding even when they are in transit. » (Harvard Law School, *Research in International Law*, 1929, p. 295.)

L'escadre britannique entrait et naviguait le 22 octobre 1946 dans les eaux territoriales albanaises sans l'autorisation requise du Gouvernement albanais, et, en plus, elle est entrée et naviguait dans les eaux intérieures albanaises, et elle n'a pas reculé devant

le fait de léser les règles fondamentales du droit international de la mer par des actes défendus même lors d'un passage de bâtiments de guerre libre et licite et procédant à un passage nettement offensif.

**L'invasion du territoire albanais par la marine de guerre britannique les 12 et 13 novembre 1946.**

(Ad paragraphe 21 du Mémoire.)

141. — Les opérations entreprises par la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises les 12 et 13 novembre 1946 sont passées entièrement sous silence dans la partie III (*The Law*) du Mémoire. Toutefois, dans sa protestation à partir du 12 novembre 1946 et devant le Conseil de Sécurité en février 1947, le Gouvernement albanais a accusé le Gouvernement du Royaume-Uni à propos des faits des 12 et 13 novembre 1946 qu'il « a violé d'une manière flagrante la souveraineté de l'État albanais et toutes les règles du droit international » (Mémoire britannique, annexe 23, p. 226), et a refusé d'attribuer une importance quelconque à des faits allégués par la Grande-Bretagne à la suite de cette violation (la note albanaise du 21 décembre 1946). Malgré ces accusations albanaises réitérées et énergiques, le Mémoire n'entreprend pas, même de loin, de justifier en droit l'action de la flotte britannique dans les eaux albanaises les 12 et 13 novembre 1946.

Ce peu de place consacré par le Mémoire au séjour de la flotte britannique dans les eaux albanaises les 12 et 13 novembre 1946 contraste avec les longues explications concernant l'incident du 22 octobre 1946. C'est seulement dans son exposé des faits que le Mémoire présente l'invasion des 12 et 13 novembre 1946 comme une opération de dragage d'un « necessary humanitarian task ... of international benefit », et explique la décision du Gouvernement britannique de procéder à ce dragage d'une part en considération de ce bénéfice et d'autre part eu égard aux recommandations du Comité de nettoyage de mines compétent.

142. — Ces seules justifications de l'action des 12 et 13 novembre 1946 avancées par le Gouvernement britannique confirment que l'action manquait d'aucun titre légal, et que le Gouvernement britannique a peine à en construire. En ce qui concerne la recommandation de procéder au dragage du Comité international compétent, il a été exposé plus haut (par. 56-58 et 128-130) le peu de succès qui a suivi l'audacieuse tentative du Gouvernement britannique d'abuser publiquement de l'autorisation du Comité pour en couvrir son action unilatérale. En ce qui concerne le prétendu mandat humanitaire et de bénéfice international, il est évident que le droit international ne reconnaît pas même à une grande Puissance, le pouvoir de s'attribuer unilatéralement des mandats prétendus pareils pour envahir un autre État. Certes, il ne saurait échapper au Gouvernement britannique qu'il lui manque aucune

base légale pour entreprendre dans la mer territoriale étrangère l'action d'une pareille envergure comme l'est l'invasion des 12 et 13 novembre 1946. S'il est décidé néanmoins de l'entreprendre, c'était uniquement, saisissant comme prétexte l'incident du 22 octobre 1946, afin de rejeter sur l'Albanie la responsabilité de cet incident et de produire des preuves inexistantes pour préparer une imputation déjà préméditée, des raisons d'importance particulières pour le Gouvernement britannique en étant les mobiles.

La responsabilité du Gouvernement britannique de la violation de la souveraineté albanaise commise les 12 et 13 novembre 1946 doit être jugée plus sévèrement que jamais.

143. — Le trait saillant des événements des 12 et 13 novembre 1946 était que jusque dans la nuit du 13 novembre toute une partie du territoire albanais formée par les eaux de sa mer territoriale et intérieure dans le canal nord de Corfou était délibérément et entièrement occupée et dominée par la marine de guerre britannique. Ses unités ont pénétré dans ces eaux contre la volonté expressée du Gouvernement albanais, à cet égard connue d'avance et même trois fois de suite expressément et solennellement manifestée. Les forces navales britanniques étaient puissamment armées et étaient décidées de se servir de leur force armée pour ne permettre aucune interférence avec leurs actions. En prenant à cette fin toutes les mesures de précaution, elles procédaient de même comme si elles se trouvaient en territoire ennemi en temps de guerre. En s'appuyant ainsi sur leur puissance maintes fois supérieure aux défenses albanaises, ces unités de la marine de guerre britannique ont occupé les eaux territoriales et intérieures albanaises du canal nord et toute ladite journée des manœuvres militaires de toutes sortes ont été exécutées par ces unités, dont une partie stationnait toute la journée dans les eaux albanaises. L'officier naval britannique commandant l'action exerçait dans ces eaux pendant toute la journée le pouvoir suprême. L'ordre public albanais, ses règles et leur application par les autorités albanaises ont été mis en même temps *ipso facto* entièrement de côté, rendus impuissants et leurs manifestations exclues de toute cette partie de la mer occupée. Toute activité déployée par la force armée navale britannique était déterminée par son officier commandant agissant sous l'ordre formel de son Gouvernement et ignorant complètement la souveraineté et l'ordre public albanais. Aucune communication avec les autorités albanaises n'a été cherchée. L'unique autorité albanaise qui voulait se rendre près de l'endroit occupé par la marine britannique s'est trouvée en danger et a été empêchée dans sa mission. Diverses armes étaient employées par la marine britannique pendant la journée, six avions de la flotte survolaient le secteur. Les observations de toute la zone occupée ainsi que d'autres parties du littoral albanais étaient poursuivies, et notamment celles intéressant les défenses et la sécurité albanaises.

Des manœuvres militaires de toutes sortes, le stationnement d'une escadre entière ont eu lieu dans les eaux albanaises.

D'après ce que les commandants de la marine britannique prétendent dans leurs rapports, des mines GY ont été laissées flottantes à la surface de cette partie de la mer. Or, les mines GY devenant encore plus dangereuses après leur découpage, les opérations de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises n'auraient servi qu'à augmenter davantage le danger pour la navigation, et, de cette façon, l'escadre de la marine de guerre britannique s'est rendue coupable, au moins envers l'Albanie, de ce que le Gouvernement britannique a appelé un « crime contre l'humanité ».

Tel était l'état de choses dans les eaux albanaises du canal nord de Corfou les 12 et 13 novembre 1946. L'entrée, le séjour, les diverses activités des forces navales britanniques effectuées ces jours dans les conditions décrites signifiaient que ces forces armées étrangères se sont emparées de force lesdits jours d'une partie du territoire albanais, savoir d'une partie de la mer territoriale et intérieure albanaise et de l'espace atmosphérique au-dessus et autour. Elles y ont exercé pour certaines fins hostiles au Gouvernement albanais leur pouvoir sans aucun égard à l'ordre et ses autorités, et en mettant ces autorités dans l'état d'impuissance.

En se tenant au projet précité de la Conférence de La Haye de 1930, il y a lieu de définir toutes ces actions de la marine de guerre britannique et leur ensemble et chacune d'elles séparément comme un délit international commis en violation du territoire et de la souveraineté albanais. En effet, au sens des articles 1 et 2 dudit projet, les eaux albanaises, ainsi que l'espace atmosphérique au-dessus, sont compris dans le territoire de l'État albanais auquel seul appartient d'exercer sa souveraineté sur cette zone.

144. — A part la violation du droit international commise dans ses règles les plus élémentaires par la marine de guerre britannique, ainsi qu'il vient d'être dit, une partie de son action déployée les 12 et 13 novembre 1946 a violé en même temps la Convention n° VIII de La Haye de 1907 sur un point déterminé.

Le Mémoire et ses annexes contiennent des rapports circonstanciés concernant les opérations de dragage auxquelles procédait les 12 et 13 novembre 1946 la flotte des dragueurs faisant partie des forces de la marine de guerre britannique occupant ledit jour les eaux albanaises.

Or, d'après l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907, « chaque Puissance devra procéder dans le plus bref délai à l'enlèvement des mines qui se trouvent dans ses eaux ». Cette disposition ne fixe pas seulement un devoir international lequel les États parties à la Convention s'engagent à accomplir. Elle assure aussi à chacun de ces États dans les eaux duquel se trouvent des mines automatiques de contact amarrées la compétence exclusive de procéder à leur nettoyage.

La double face de cette disposition dudit article 5 se trouve clairement exposée par le rapport du Comité compétent de la Conférence de La Haye de 1907 (*Actes et Documents*, t. III, p. 397, annexes A). Le rapport dit au sujet de l'article 5, lequel au moment de la rédaction du rapport portait le n° 8 :

« La disposition de l'article 8 a sa source dans le projet de la délégation britannique » ; la proposition a été répétée dans les amendements présentés par la délégation d'Allemagne. Dans la proposition britannique, qui ne prévoyait pas le cas de poser des mines en dehors des eaux côtières, il n'était naturellement question que des mines placées dans ces limites : l'amendement néerlandais, partant de l'idée d'une réglementation de la pose des mines aussi par les neutres, prévoyait également la même obligation pour ces derniers. La proposition allemande étendait l'obligation pour les mines placées en vertu de l'article 5, à savoir, dans la sphère immédiate des belligérants, en dehors des limites énoncées dans les articles 2-4.

« Au reste les dispositions de l'article 8 s'expliquent d'elles-mêmes : il est naturel qu'on ait recours à une notification mutuelle, par les belligérants, des mines que chacun d'eux a placées devant les côtes de l'autre, afin de permettre que chaque État cherche seul dans ses propres eaux ; toute autre solution serait difficile à appliquer au moment où une guerre vient de se terminer. Aussi l'idée que les belligérants eussent à enlever aussi les mines que chacun d'eux a placées devant les côtes de l'autre a été écartée en vue des dangers de conflits nouveaux qu'elle pourrait comporter. »

C'était donc le Gouvernement du Royaume-Uni qui, en sage prévision, prenait en 1907 en considération « des dangers de conflits nouveaux » que comporterait l'enlèvement des mines par un État dans les eaux territoriales d'un autre. La solution des dangers prévus est : « chaque État cherche seul dans ses propres eaux », car « toute autre solution serait difficile à appliquer au moment où une guerre vient de se terminer ».

Au sens de l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907, les dragueurs britanniques avaient donc à chercher des mines dans les eaux britanniques propres, sauf accord et consentement exprès en ce qui concerne les eaux territoriales d'autres États. Lesdits dragueurs n'avaient pas à chercher des mines dans les eaux albanaises ainsi qu'ils ont fait le 12 et le 13 novembre 1946, et en procédant ainsi, malgré la volonté contraire du Gouvernement albanais, le Gouvernement britannique a violé entre autres la disposition expresse de l'article 5 de la Convention VIII dont lui-même est l'auteur.

## C. — CONCLUSIONS POUR LA QUESTION n° 2

145. — Le Gouvernement de la République populaire d'Albanie demande qu'il plaise à la Cour de dire et juger :

I. — Que lors du passage de l'escadre de la marine de guerre britannique composée des croiseurs *Mauritius* et *Leander* et des contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage* dans les eaux territoriales et intérieures albanaises le 22 octobre 1946, l'ordre public et les droits souverains de l'État albanais ont été violés et que, partant, ce passage n'était pas inoffensif.

A l'appui de cette demande, le Gouvernement albanais soumet les faits suivants :

1) Lesdits navires de guerre britanniques sont entrés ledit jour dans les eaux territoriales et même intérieures albanaises du canal nord de Corfou sans avoir donné au Gouvernement albanais préavis de ce passage et sans avoir demandé et obtenu son autorisation.

A l'appui de ce fait, le Gouvernement albanais soumet les points suivants :

a) le détroit naturel connu comme canal nord de Corfou ne reliant pas deux hautes mers par une route ordinaire de navigation internationale, les eaux territoriales albanaises dans le canal de Corfou sont soumises au régime général de la mer territoriale ;

b) le Gouvernement albanais ayant pris, en vue du maintien de sa sécurité et de l'ordre, la décision de demander aux navires étrangers et préavis de leur passage dans les eaux albanaises aux fins de son autorisation à accorder, le Gouvernement britannique en a été dûment avisé le 29 mai 1946 ;

c) ladite décision du Gouvernement albanais était conforme au droit international en ce qui concernait les bâtiments de guerre étrangers ;

d) lors du passage par la mer territoriale, les navires de guerre ne respectant pas l'ordre public, les lois et règlements en vigueur de l'État territorial, perdent le droit du passage libre.

Les faits et les points de droit à l'appui des faits indiqués sous 1) sont exposés dans les paragraphes 6, 33, 34, III, II4-II6, I3I-I40.

2) Lors dudit passage non autorisé et offensif, l'escadre britannique refusa de répondre à l'autorité albanaise compétente et l'a mise dans l'impossibilité de procéder conformément aux lois et règlements albanais.

A l'appui de ce fait, le Gouvernement albanais soumet que :

a) conformément aux règles du droit international attestées dernièrement par la Conférence de La Haye de 1930, le passage des bâtiments de guerre dans la mer territoriale étrangère perd le droit

du passage libre en ne respectant pas l'ordre public de l'État riverain et les autorités l'appliquant ;

b) refusant la communication à l'autorité albanaise, l'escadre usait des menaces, vu le nombre et la puissance des bâtiments de guerre composant l'escadre, son attitude menaçante, l'état d'alerte, et le caractère offensif du passage.

Les faits et les points de droit à l'appui du fait sous 2) sont indiqués dans les paragraphes 112, 113, 119, 123, 138-140.

3) Pendant son séjour prolongé dans les eaux albanaises, l'escadre s'est livrée à l'observation et à l'espionnage des défenses militaires et de sécurité albanaises.

A l'appui de ce fait, le Gouvernement albanaise soumet que :

a) observer les défenses militaires et de sécurité albanaises, notamment aux fins de communiquer les renseignements obtenus à une Puissance étrangère, est défendu en Albanie, comme c'est la règle générale dans tous les pays ;

b) les renseignements obtenus le 22 octobre 1946 ont été communiqués par l'escadre à son Gouvernement, qui en a fait usage devant le Conseil de Sécurité ;

c) un bâtiment de guerre dans la mer territoriale étrangère perd le droit du passage libre en ne respectant pas la sécurité de l'État riverain.

Les faits et les points de droit à l'appui du fait sous 3) sont indiqués dans les paragraphes 117, 119, 139 ;

II. — Que vingt-six bâtiments de la marine de guerre britannique ont violé les 12 et 13 novembre la souveraineté albanaise lui appartenant aussi sur sa mer territoriale et les eaux intérieures dans le canal nord de Corfou en occupant lesdits jours, à l'aide de violence, la mer territoriale albanaise et en excluant les autorités et l'ordre public albanaise et en procédant, selon les décisions du Gouvernement britannique et sous le commandement de son officier, à diverses activités défendues ou non autorisées par les lois et règlements albanaise et contraires aussi à l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907.

A l'appui de cette demande, le Gouvernement albanaise soumet les faits et les points de droit suivants :

1) Les bâtiments de guerre précités sont entrés auxdits jours dans la mer territoriale albanaise au canal nord de Corfou contre la volonté expresse du Gouvernement albanaise et sans aucun titre légal.

A l'appui de ce fait, le Gouvernement albanaise soumet les points suivants :

a) le Gouvernement britannique ayant communiqué le 26 octobre et le 10 novembre 1946 au Gouvernement albanaise son intention de procéder au dragage des eaux albanaises, le Gouvernement

albanais s'est expressément défendu les 31 octobre et 11 novembre contre toute entrée des bâtiments de guerre dans ses eaux, tout en donnant en principe son consentement audit dragage, s'il était exécuté légalement ;

b) le Comité international central pour le déminage a décidé le 1<sup>er</sup> novembre 1946 de procéder au dragage des eaux au moment favorable du canal nord de Corfou, étant expressément entendu que l'accord au préalable avec le Gouvernement albanais rentre parmi les conditions du moment favorable ;

c) cette condition expressément entendue était bien connue du Gouvernement britannique, non seulement pour des raisons résultant des règles du droit international en général et de l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907 en particulier, mais aussi et surtout par le fait que c'est son représentant audit Comité international, étant en même temps le président du Comité, qui a confirmé et déclaré la nécessité de l'accord préalable avec l'Albanie ;

d) l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907, recon nue en vigueur non seulement par le Gouvernement albanais mais aussi par le Gouvernement britannique, réserve expressément à chaque État riverain le droit de draguer ses propres eaux ;

e) le Gouvernement britannique invoque à tort les motifs d'ordre humanitaire et d'utilité générale à l'appui de son action, de tels motifs étant dépourvus de portée juridique, et le Gouvernement britannique ayant eu toute latitude de les faire réaliser d'accord avec le Gouvernement albanais par le Comité international compétent.

Les faits et les points de droit à l'appui du fait sous 1) sont indiqués plus haut, paragraphes 54, 58, 83, 128, 130, 142, 144.

2) Lesdits bâtiments de guerre britanniques sont entrés dans les eaux territoriales albanaises à l'aide des armes, prêts à user de violence, pour y exercer les diverses activités dont il est question plus loin sous 3, 4, 5 et 6, et avec l'intention de chercher de prétendus *corpora delicti* contre le Gouvernement albanais.

A l'appui de ce fait, le Gouvernement albanais soumet les faits suivants :

a) les dragueurs britanniques étaient les 12 et 13 novembre 1946 accompagnés d'une puissante force armée composée notamment de neuf croiseurs, en état d'alerte pour user de la violence dans le but d'éliminer toute opposition et obstacle à leurs agissements ;

b) toutes les mesures et précautions étaient dans ce but prises d'avance, ainsi que tout le plan pour cette action des navires de guerre britanniques fut minutieusement préparé ;

c) le nettoyage desdites eaux albanaises des mines ne servait que de prétexte pour construire une accusation odieuse contre le Gouvernement albanais. Ce but considéré atteint, le nettoyage fut abandonné et les eaux laissées déclarées non ouvertes pour la

navigation. Toutefois, si vraiment des mines GY ont été laissées flotter à la surface de l'eau de cette partie du canal nord de Corfou, comme il est prétendu dans les rapports des commandants de la marine de guerre britannique, de telles mines devenant plus dangereuses lorsqu'elles sont découpées, le Gouvernement britannique s'est rendu coupable, au moins envers l'Albanie, de ce qu'il appelle lui-même un « crime contre l'humanité ».

Les faits à l'appui du fait sous 2) sont indiqués plus haut, paragraphes 60, 73, 79, 118, 120-122, annexe 12.

3) Les activités exercées par lesdits bâtiments de guerre britanniques dans les eaux albanaises étaient toutes contraires à l'ordre public, les lois et les règlements de l'Albanie, et violaient sa sécurité.

Les faits suivants à l'appui de ce fait sont indiqués par le Gouvernement albanais :

a) lesdits navires de guerre usaient lesdites eaux pour y séjourner et naviguer dans toutes les directions et jamais en passage pour les traverser ;

b) une partie des bâtiments de guerre, notamment le bâtiment commandant du jour, le croiseur *St. Bride's Bay*, stationnait dans les eaux ;

c) des armes étaient en action. Six avions armés des bâtiments de guerre étaient toute la journée employés ;

d) une partie de ces bâtiments de guerre procédait, sous prétexte d'explorer et draguer les eaux sans aucune permission et contre la défense expresse préalable du Gouvernement albanais, à des actes illicites de caractère militaire ;

e) l'occasion et les moyens étaient fournis même à un ressortissant d'une tierce Puissance de procéder à des actes illicites.

Les faits et les points de droit à l'appui du fait sous 3) sont indiqués plus haut, paragraphes 71, 118, 120, 121, 124, 143.

4) L'autorité albanaise compétente fut par la violence empêchée de procéder dans ses eaux. Les autorités albanaises furent mises dans l'impossibilité de procéder conformément aux lois et règles albanaises.

Les faits et les points de droit à l'appui du fait sous 4) sont indiqués plus haut, paragraphes 123, 143.

5) Les bâtiments de guerre précités se livraient toute la journée à l'observation et à l'espionnage systématique de tout le littoral et des mouvements sur ce littoral.

Les faits et les points de droit à l'appui sont indiqués plus haut, paragraphes 122, 123, 125.

6) Procédant le 13 novembre 1946 au prétendu dragage contre la volonté du Gouvernement albanais, le Gouvernement

britannique a agi aussi contrairement à l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907.

Les faits et les points de droit à l'appui de ce fait sont dans ce Contre-Mémoire, paragraphe 83 ;

III. — Que, vu les conclusions qui précèdent, les conclusions du Mémoire sont à rejeter, étant contraires aux faits et non conformes au droit ;

IV. — Que, vu les circonstances exposées, le Gouvernement britannique a violé les droits du Gouvernement albanais selon les règles du droit international et par conséquent doit au Gouvernement albanais des excuses et satisfaction.

Le 15 juin 1948.

L'Agent du Gouvernement de la République  
populaire d'Albanie :  
(Signé) KAHREMAN YLLI.

#### LISTE DES ANNEXES.

- Annexe 1. Lettre adressée au Secrétaire général des Nations Unies par le représentant de la Grèce en date du 10 mars 1947.
- Annexe 2. Déclaration du capitaine Avdi Mati.
- Annexe 3. Lettre du chef de la Mission militaire britannique en Albanie en date du 25 janvier 1946, adressée à l'État-Major de l'armée albanaise.
- Annexe 4. Séance du Comité Medzon tenue le 2 juillet 1946.
- Annexe 5. Rapport sur l'incident du 15 mai 1946.
- Annexe 6. Lettre du représentant de l'Albanie adressée au Secrétaire général des Nations Unies en date du 12 avril 1947.
- Annexe 7. Rapport sur l'incident du 22 octobre 1946.
- Annexe 8. Communiqué de l'Agence Reuter du 26 octobre 1946.
- Annexe 9. Article 3 de l'Arrangement albano-yougoslave en date du 10 septembre 1946.
- Annexe 10. Rapport sur les événements des 12 et 13 novembre 1946.
- Annexe 11. Rapport du général Hodgson en date du 29 juillet 1945 sur les provocations grecques.
- Annexe 12. Carte indiquant le passage de l'escadre de guerre britannique le 22 octobre 1946.
- Annexe 13. Carte du littoral albanais de Saranda et de ses environs.
- Annexe 14. Rapport du commandement de la Marine yougoslave sur les champs de mines allemands.
- Annexe 15. *Liste d'incidents de navires ayant heurté des mines, publiée par « Lloyd's ».*
- Annexe 16. a) Actes agressifs du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie.  
b) Provocations de guerre du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie.

britannique a agi aussi contrairement à l'article 5 de la Convention VIII de La Haye de 1907.

Les faits et les points de droit à l'appui de ce fait sont dans ce Contre-Mémoire, paragraphe 83 ;

III. — Que, vu les conclusions qui précèdent, les conclusions du Mémoire sont à rejeter, étant contraires aux faits et non conformes au droit ;

IV. — Que, vu les circonstances exposées, le Gouvernement britannique a violé les droits du Gouvernement albanais selon les règles du droit international et par conséquent doit au Gouvernement albanais des excuses et satisfaction.

Le 15 juin 1948.

L'Agent du Gouvernement de la République  
populaire d'Albanie :  
(Signé) KAHREMAN YLLI.

#### LISTE DES ANNEXES.

- Annexe 1. Lettre adressée au Secrétaire général des Nations Unies par le représentant de la Grèce en date du 10 mars 1947.
- Annexe 2. Déclaration du capitaine Avdi Mati.
- Annexe 3. Lettre du chef de la Mission militaire britannique en Albanie en date du 25 janvier 1946, adressée à l'État-Major de l'armée albanaise.
- Annexe 4. Séance du Comité Medzon tenue le 2 juillet 1946.
- Annexe 5. Rapport sur l'incident du 15 mai 1946.
- Annexe 6. Lettre du représentant de l'Albanie adressée au Secrétaire général des Nations Unies en date du 12 avril 1947.
- Annexe 7. Rapport sur l'incident du 22 octobre 1946.
- Annexe 8. Communiqué de l'Agence Reuter du 26 octobre 1946.
- Annexe 9. Article 3 de l'Arrangement albano-yougoslave en date du 10 septembre 1946.
- Annexe 10. Rapport sur les événements des 12 et 13 novembre 1946.
- Annexe 11. Rapport du général Hodgson en date du 29 juillet 1945 sur les provocations grecques.
- Annexe 12. Carte indiquant le passage de l'escadre de guerre britannique le 22 octobre 1946.
- Annexe 13. Carte du littoral albanais de Saranda et de ses environs.
- Annexe 14. Rapport du commandement de la Marine yougoslave sur les champs de mines allemands.
- Annexe 15. *Liste d'incidents de navires ayant heurté des mines, publiée par « Lloyd's ».*
- Annexe 16. a) Actes agressifs du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie.  
b) Provocations de guerre du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie.