les défiances du gouvernement ottoman, ni à vaincre ses répugnances secrètement encouragées par certaines ambassades ; ces torpilleurs de commerce, malgré leur extérieur bénin, ne disaient rien qui vaille à Abdul-Hamid ; mais aucun des cabinets européens, pressentis, ne se montrait disposé à soutenir ouvertement la résistance de la Porte : de Berlin serait même venu, dit-on, le conseil de céder. D'ailleurs, le chargé d'affaires de Russie, en insistant pour obtenir satisfaction, prodiguait les déclarations les plus rassurantes ; le passage des quatre torpilleurs « ne devait créer aucun précédent et le gouvernement russe considérerait l'exception qui serait faite, dans le cas présent, comme une faveur personnelle de S. M. Impériale à l'égard du Tsar, qui désire vivement passer en revue ces quatre torpilleurs à sa prochaine visite à Livadia ». S'obstiner dans un refus eût été un procédé désobligeant envers Nicolas II ; le Sultan accorda l'iradé, les torpilleurs franchirent les Détroits et pénétrèrent dans la Mer-Noire ¹.

Un renforcement aussi peu considérable de l'escadre de la Mer-Noire ne pouvait avoir, bien entendu, aucune importance par lui-même, mais les circonstances et la forme dans lesquelles l'autorisation avait été demandée et obtenue pouvaient entraîner, au point de vue du régime des Détroits, les plus graves conséquences. L'article 2 du traité de Londres, interprété selon les principes définis au Congrès de Berlin par le comte Schouvalof, n'autorise le Sultan à ouvrir les Détroits qu'au cas où l'Empire ottoman serait menacé dans son indépendance ; manifestement, ce n'était point ici le cas, et l'ambassade de

1. Sur cette question, voyez un article de M. Rey dans la *Revue générale de droit international public*, X, p. 326. Cf. *Bulletin du Comité de l'Asie française*, 1903, p. 21.