

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

RECUEIL

DES ARRÊTS, AVIS CONSULTATIFS ET ORDONNANCES

AFFAIRE DU DÉTROIT
DE CORFOU

(FOND)

ARRÊT DU 9 AVRIL 1949

1949

INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE

REPORTS

OF

JUDGMENTS, ADVISORY OPINIONS AND ORDERS

THE CORFU
CHANNEL CASE

(MERITS)

JUDGMENT OF APRIL 9th, 1949

LEYDE
SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS
A. W. SIJTHOFF

||
LEYDEN
A. W. SIJTHOFF'S
PUBLISHING COMPANY

Le présent arrêt doit être cité comme suit :

« *Affaire du Déroit de Corfou, Arrêt du 9 avril 1949 :*
C. I. J. Recueil 1949, p. 4. »

This Judgment should be cited as follows :

“*Corfu Channel case, Judgment of April 9th, 1949 :*
I.C.J. Reports 1949, p. 4.”

N° de vente : **15**
Sales number

COUR INTERNATIONALE DE JUSTICE

ANNÉE 1949

9 avril 1949.

1949.
Le 9 avril.
Rôle général
n° 1.

AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU

(FOND)

Responsabilité internationale du chef d'explosions de mines dans les eaux territoriales. — Connivence avec un autre État ; preuves. — Mouillage par auteurs inconnus. — Connaissance du mouillage chez l'État mis en cause : notion du contrôle comme fondement de la responsabilité ; son influence sur le choix des moyens de preuve ; moyens de preuve indirecte, présomptions de fait concordantes. — Manquement aux obligations résultant de la connaissance du mouillage, fondement de la responsabilité. — Compétence de la Cour aux fins de fixer le montant des réparations ; interprétation du compromis ; attitude ultérieure des Parties.

Droit de passage en temps de paix des navires de guerre par les détroits reliant deux zones de haute mer. — Coutume internationale. — Détroits à l'égard desquels existe un droit de passage. — Détroit Nord de Corfou. — Passage innocent ; but du passage ; modalités d'exécution. — Production de documents à la demande de la Cour ; refus de communiquer ; article 49 du Statut de la Cour, article 54 du Règlement. — Opération de déminage entreprise dans les eaux territoriales d'un État étranger contre la volonté de cet État ; justifications déduites de la théorie de l'intervention et de la notion de self-help. — Violation de la souveraineté territoriale ; responsabilité internationale ; satisfaction accordée en la forme d'une constatation par la Cour du droit violé.

ARRÊT

Présents : M. GUERRERO, faisant fonction de Président ; M. BASDEVANT, Président ; MM. ALVAREZ, FABELA, HACKWORTH, WINIARSKI, ZORIČIĆ, DE VISSCHER, sir ARNOLD MCNAIR, M. KLAESTAD, BADAWI PACHA, MM. KRYLOV, READ, HSU MO, AZEVEDO, juges ; M. EČER, juge ad hoc.

Dans l'affaire du Déroit de Corfou,

entre

le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, représenté par :

Sir Eric Beckett, K. C. M. G., K. C., jurisconsulte du ministère des Affaires étrangères, comme agent et conseil, assisté

du très honorable sir Hartley Shawcross, K. C., M. P., *Attorney-General*, remplacé le 15 novembre 1948 par

Sir Frank Soskice, K. C., M. P., *Solicitor-General* ;

et de M. C. H. M. Waldock, professeur de droit international à l'Université d'Oxford,

de M. R. O. Wilberforce,

M. J. Mervyn Jones,

M. M. E. Reed (du bureau de l'*Attorney-General*),

membres du barreau anglais, comme conseils ;

et

le Gouvernement de la République populaire d'Albanie, représenté par :

M. Kahreman Ylli, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire d'Albanie à Paris, comme agent, remplacé le 14 février 1949 par

M. Behar Shtylla, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire d'Albanie à Paris, assistés

de M. Pierre Cot, professeur agrégé des Facultés de droit de France,

et de M^e Joe Nordmann, avocat à la Cour de Paris, comme conseils ;

de M^e Marc Jacquier, avocat à la Cour de Paris,

et de M^e Paul Villard, avocat à la Cour de Paris, comme avocats.

LA COUR,

ainsi composée,

rend l'arrêt suivant :

Par son Arrêt du 25 mars 1948 (C. I. J. Recueil 1947-1948, p. 15) en l'affaire du Déroit de Corfou, introduite le 22 mai 1947 par requête du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord contre le Gouvernement de la République populaire d'Albanie, la Cour s'est prononcée sur l'exception préli-

minaire présentée le 9 décembre 1947 par ce dernier Gouvernement. Rejetant l'exception, elle a décidé que la procédure sur le fond serait poursuivie, et a fixé les délais suivants pour le dépôt des pièces ultérieures : 15 juin 1948, pour le Contre-Mémoire de l'Albanie ; 2 août 1948, pour la Réplique du Royaume-Uni ; 20 septembre 1948, pour la Duplique de l'Albanie.

Immédiatement après le prononcé de l'arrêt, la Cour a été saisie par les agents des Parties d'un compromis ainsi conçu :

« Le Gouvernement de la République populaire d'Albanie, représenté par son agent M. Kahreman Ylli, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire d'Albanie à Paris ;

et

le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, représenté par M. W. E. Beckett, C. M. G., K. C., juriconsulte au *Foreign Office* ;

Sont convenus par le présent compromis, établi à la suite de la Résolution du Conseil de Sécurité du 9 avril 1947, de soumettre à la Cour internationale de Justice, aux fins de jugement, les 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 ?

Les Parties sont d'accord que le présent compromis sera soumis à la Cour internationale de Justice immédiatement après que la Cour rendra son arrêt, le 25 mars, relatif à l'exception préliminaire.

Les Parties demandent à la Cour, eu égard au présent compromis, de prendre, conformément au Statut et au Règlement de la Cour, et après avoir consulté les agents des Parties, des dispositions qu'elle jugera appropriées pour la procédure à suivre.

En foi de quoi, les agents susmentionnés, dûment autorisés par leurs Gouvernements, ont signé le présent compromis.

Fait à La Haye, le 25 mars 1948, à midi, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé à la Cour internationale de Justice. »

Le 26 mars 1948, la Cour a rendu une ordonnance (C. I. J. Recueil 1947-1948, p. 53) où, constatant que le compromis forme désormais

la base sur laquelle elle devra connaître de l'affaire et énonce les questions à elle soumises ; rappelant qu'à la date du 1^{er} octobre 1947, dans le délai prescrit par la Cour, le Gouvernement du Royaume-Uni avait déposé un Mémoire contenant un exposé et des conclusions relatifs à l'incident survenu le 22 octobre 1946 ; prenant acte que les agents, consultés, se sont déclarés d'accord pour lui demander que soient maintenus l'ordre et les délais de présentation des pièces ultérieures fixés par l'Arrêt du 25 mars 1948, elle a confirmé cet ordre et ces délais.

Le Contre-Mémoire, la Réplique et la Duplique furent effectivement déposés dans ces délais ; de la sorte, l'affaire s'est trouvée en état le 20 septembre 1948, et la date d'ouverture de la procédure orale fut alors fixée au 5 novembre 1948.

La Cour ne comptant pas sur le siège de juge de nationalité albanaise, le Gouvernement de l'Albanie s'était, lors de la procédure sur l'exception préliminaire, prévalu du droit prévu à l'article 31, paragraphe 2, du Statut, et avait désigné comme juge *ad hoc* M. Igor Daxner, docteur en droit, président de chambre à la Cour suprême de Tchécoslovaquie. Le 28 octobre 1948, le Greffier fut avisé que, pour des raisons de santé, M. Daxner était empêché de siéger à la date fixée. La Cour décida, le 2 novembre 1948, de fixer au 7 novembre l'expiration du délai dans lequel le Gouvernement de l'Albanie pouvait notifier le nom de la personne qu'il voudrait désigner pour siéger comme juge *ad hoc*, en remplacement de M. Daxner, et de remettre au 9 novembre l'ouverture des audiences. Dans le délai prescrit, le Gouvernement de l'Albanie désigna M. Bohuslav Ecer, docteur en droit, professeur à la Faculté de droit de Brno, délégué du Gouvernement tchécoslovaque au Tribunal militaire international de Nuremberg.

Des audiences publiques furent tenues par la Cour aux dates suivantes : novembre 1948, du 9 au 12, du 15 au 19, du 22 au 26, les 28 et 29 ; décembre 1948, du 1^{er} au 4, du 6 au 11, les 13, 14 et 17 ; janvier 1949, du 17 au 22. Au cours des audiences du 9 au 19 novembre 1948 et du 17 au 22 janvier 1949, la Cour entendit dans leurs plaidoiries : pour le Royaume-Uni, sir Hartley Shawcross, K. C., conseil, sir Eric Beckett, K. C., agent et conseil, et sir Frank Soskice, K. C., conseil ; et, pour l'Albanie, M. Kahreman Ylli, agent, et MM. J. Nordmann et Pierre Cot, conseils. Au cours des audiences du 22 novembre au 14 décembre 1948, la Cour entendit les témoins et experts présentés par chacune des Parties, dans leurs réponses aux questions qui leur étaient posées tant au nom des Parties, en interrogatoire et contre-interrogatoire, que par le Président, au nom de la Cour, ou par l'un des membres de la Cour. Ont ainsi déposé :

Sur présentation par le Royaume-Uni :

E. R. D. Sworder, O. B. E., D. S. C., capitaine de frégate, de la Réserve volontaire de la Marine du Royaume-Uni, à titre de témoin et expert ;

Karel Kovacic, anciennement capitaine de corvette de la Marine yougoslave, à titre de témoin ;

W. H. Selby, D. S. C., capitaine de vaisseau, de la Marine du Royaume-Uni, à titre de témoin ;

R. T. Paul, C. B. E., capitaine de frégate, de la Marine du Royaume-Uni, à titre de témoin ;

P. K. Lankester, capitaine de corvette, de la Marine du Royaume-Uni, à titre de témoin et expert ;

R. Mestre, capitaine de frégate, de la Marine française, à titre de témoin ;

Q. P. Whitford, O. B. E., capitaine de frégate, de la Marine du Royaume-Uni, à titre de témoin et expert ;

Sur présentation par l'Albanie :

Ali Shtino, capitaine, de l'Armée albanaise, à titre de témoin ;

Aquile Polena, premier capitaine, de l'Armée albanaise, à titre de témoin ;

Khavit Muço, ancien vice-président du Comité exécutif de Saranda, à titre de témoin ;

B. I. Ormanov, capitaine, de la Marine bulgare, à titre d'expert ;

Raymond Moullec, contre-amiral, de la Marine française, à titre d'expert.

En annexe aux pièces écrites et après la fin de la procédure écrite, des documents (y compris des cartes, des photographies et des croquis) ont été déposés par l'une et l'autre des Parties, et, une fois, par les Parties conjointement. A l'occasion de la présentation, au cours d'une audience, de l'extrait photocopié d'un document, la Cour a, le 24 novembre 1948, rappelé aux deux Parties les dispositions de l'article 48 ainsi que de l'article 43, paragraphe 1, de son Règlement ; elle a décidé que le document dont il s'agissait ne pouvait être reçu par elle que s'il lui était présenté en original complet ; elle a ordonné que tous documents dont les Parties se proposaient de faire usage devraient être préalablement déposés au Greffe, et s'est réservé de faire connaître ultérieurement aux Parties quels sont ceux de ces documents dont la production en original ou en copie certifiée conforme lui paraîtrait nécessaire.

Une autre décision portant sur la production d'une série de nouveaux documents a été prise par la Cour le 10 décembre 1948. Cette décision constate que la présentation de certains de ces documents fait l'objet de l'accord des Parties et qu'il est renoncé à la présentation de certains autres ; elle autorise la présentation de certains autres encore ; enfin, s'agissant d'un de ces documents

dont la consultation avait été soumise à certaines conditions, la décision, constatant l'assentiment de la Partie adverse à la production dans ces conditions, accepte la production étant donné cet assentiment et compte tenu des circonstances de l'espèce, mais spécifie expressément que cette acceptation ne saurait faire précédent pour l'avenir¹.

Par ordonnance du 17 décembre 1948, la Cour, considérant que certains points débattus entre les Parties rendaient une expertise nécessaire, a formulé ces points et a confié l'expertise à un comité composé du capitaine de vaisseau chef de division J. Bull, de la Marine royale norvégienne, du capitaine de vaisseau chef de division S. A. Forshell, de la Marine royale suédoise, et du capitaine de corvette S. J. W. Elfferich, de la Marine royale néerlandaise. Les experts, qui élirent le capitaine de vaisseau Bull comme leur président, déposèrent leur rapport le 8 janvier 1949, c'est-à-dire dans le délai qui leur avait été imparti. Le 17 janvier, par une décision lue en audience publique, la Cour invita les experts à se rendre à Sibenik (Yougoslavie) et Saranda (Albanie) pour faire, sur le territoire et dans les eaux adjacents, les constatations qu'ils jugeraient utiles, ainsi que des expériences en vue de vérifier, compléter et, s'il y a lieu, modifier les réponses données dans leur rapport du 8 janvier. Le second rapport des experts — auquel le capitaine de vaisseau Bull ne put participer, l'état de sa santé l'ayant empêché de voyager — fut déposé le 8 février 1949. Enfin, trois membres de la Cour ayant posé des questions aux experts le 10 février, ceux-ci y donnèrent réponse le 12 février.

Les représentants des Parties ont eu l'occasion de commenter oralement le rapport des experts du 8 janvier lors des audiences tenues du 17 au 22 janvier 1949. En ce qui concerne les constatations nouvelles contenues dans le rapport du 8 février et dans les réponses du 12 février, ils ont, comme le prévoyait la décision de la Cour du 17 janvier, déposé des observations écrites².

Les conclusions des Parties, telles qu'elles ont été formulées par leurs agents ou conseils en fin de plaidoirie (audiences des 18, 19, 21 et 22 janvier 1949), sont ainsi conçues :

Sur la question 1) du compromis.

Au nom du Gouvernement du Royaume-Uni :

[Traduction.]

« Le Gouvernement du Royaume-Uni demande à la Cour, en l'espèce, de dire et juger :

¹ La liste des documents justificatifs produits par les Parties et reçus par la Cour est donnée dans l'annexe 1 au présent arrêt.

² Voir, en annexe 2, le rapport des experts du 8 janvier, la décision de la Cour du 17 janvier, le second rapport des experts du 8 février, les questions posées par trois membres de la Cour et les réponses des experts du 12 février.

- 1) Que, le 22 octobre 1946, les navires de Sa Majesté *Saumarez* et *Volage* ont subi des dommages ayant entraîné la mort pour quarante-quatre officiers et marins britanniques et des blessures pour quarante-deux autres officiers et marins, du fait de la présence d'un champ de mines automatiques amarrées dans la voie de navigation internationale qu'est le Déroit de Corfou, en une zone située au sud-ouest de la baie de Saranda ;
- 2) Que le champ de mines susmentionné a été mouillé entre le 15 mai et le 22 octobre 1946, soit par le Gouvernement albanais, soit avec sa connivence ou à sa connaissance ;
- 3) Que (alternativement à la conclusion 2) le Gouvernement albanais savait que ledit champ de mines se trouvait dans une partie de ses eaux territoriales ;
- 4) Que le Gouvernement albanais n'a pas notifié l'existence de ces mines comme le requiert la Convention VIII de La Haye, de 1907, conformément aux principes généraux du droit international et aux règles d'humanité ;
- 5) Qu'en outre, et comme aggravation de la conduite de l'Albanie telle qu'elle est énoncée dans les conclusions 3 et 4 ci-dessus, le Gouvernement albanais ou ses agents, sachant que des navires de Sa Majesté allaient emprunter le chenal nord de Corfou qui avait été déminé, et étant en mesure d'observer leur approche, et ayant omis, comme il est avancé au paragraphe 4 des présentes conclusions, de notifier l'existence desdites mines, ont manqué à avertir les navires de Sa Majesté du danger présenté par ces mines, danger dont le Gouvernement albanais ou ses agents se rendaient compte ;
- 6) Qu'en outre et comme aggravation additionnelle de la conduite de l'Albanie telle qu'elle est énoncée dans les conclusions 3, 4 et 5 ci-dessus, le fait d'avoir toléré l'existence sans notification de ce champ de mines dans le chenal nord de Corfou, lequel est une voie de navigation internationale, constitue une violation du droit de passage innocent dont jouissent les navires étrangers (de guerre ou de commerce), sur une telle voie de navigation internationale ;
- 7) Que le passage des navires de Sa Majesté par le chenal nord de Corfou, le 22 octobre 1946, est un cas d'exercice du droit de passage innocent conforme au droit et à la pratique des nations civilisées ;
- 8) Que, même si pour un motif quelconque il était jugé que la conclusion 7 n'est pas démontrée, le Gouvernement albanais ne serait pas pour autant libéré de la responsabilité internationale qui lui incombe pour le dommage causé aux navires du fait de l'existence d'un champ de mines non notifié et connu de lui ;
- 9) Que, dans les circonstances exposées dans le Mémoire et telles qu'elles sont résumées dans les paragraphes précédents des présentes conclusions, le Gouvernement albanais a commis une violation des obligations lui incombant en vertu du droit international, et qu'il est internationalement responsable envers le Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni des morts et dommages corporels et matériels causés aux navires de Sa Majesté et à leurs équipages, et relatés notamment au paragraphe 18 du Mémoire et dans ses annexes ;

- 10) Que le Gouvernement albanais est tenu à réparation envers le Gouvernement du Royaume-Uni, du fait de la violation de ses obligations internationales comme il est dit plus haut ;
- 11) Que le Gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni a, en conséquence de la violation, par le Gouvernement albanais, des obligations lui incombant en vertu du droit international, subi les dommages suivants :

Dommages causés au navire <i>Saumarez</i>	£ 750.000
Dommages causés au navire <i>Volage</i>	75.000
Compensation pour les pensions et autres frais encourus par le Gouvernement du Royaume-Uni du fait des morts et blessures subies par les équipages	50.000
	<hr/>
	£ 875.000 »
	<hr/>

Au nom du Gouvernement de l'Albanie :

- « 1) Aux termes du compromis conclu le 25 mars 1948, la Cour internationale de Justice est saisie de la question suivante :

« 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 ? »

La Cour ne serait pas compétente en vertu de ce compromis pour statuer le cas échéant sur la demande de fixation de dommages-intérêts formulée dans les conclusions du Gouvernement du Royaume-Uni.

- 2) Il n'est pas établi que les mines qui ont causé les accidents du 22 octobre 1946 aient été posées par l'Albanie.
- 3) Il n'est pas établi que ces mines aient été posées par une tierce Puissance pour le compte de l'Albanie.
- 4) Il n'est pas établi que ces mines aient été posées avec le concours ou l'acquiescement de l'Albanie.
- 5) Il n'est pas établi que l'Albanie ait su avant les accidents du 22 octobre 1946 que ces mines se trouvaient dans ses eaux territoriales.
- 6) En conséquence, l'Albanie ne peut être déclarée responsable selon le droit international des explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 dans ses eaux et des dommages et pertes humaines qui en ont été la conséquence. Elle ne doit pas de réparations au Gouvernement du Royaume-Uni. »

Sur la question 2) du compromis.

Au nom du Gouvernement de l'Albanie :

- « 1) Aux termes du compromis conclu le 25 mars 1948, la Cour internationale de Justice est saisie de la question suivante :

« 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 ? »

- 2) L'État riverain a le droit, en cas de circonstances exceptionnelles, de réglementer le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.
- 3) Cette règle est applicable au Détroit Nord de Corfou.
- 4) Il existait dans cette région, en octobre et novembre 1946, des circonstances exceptionnelles qui justifiaient le droit du Gouvernement albanais d'exiger une autorisation préalable pour le passage des navires de guerre étrangers dans ses eaux territoriales.
- 5) Le passage dans les eaux territoriales albanaises le 22 octobre 1946 de plusieurs navires de guerre britanniques sans autorisation préalable constituait une infraction au droit international.
- 6) En tout état de cause, ce passage n'avait pas un caractère innocent.
- 7) Les autorités navales britanniques n'avaient pas le droit de faire procéder les 12 et 13 novembre 1946 à des opérations de déminage dans les eaux territoriales albanaises sans l'agrément préalable des autorités albanaises.
- 8) La Cour doit constater qu'en ces deux circonstances le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a commis des infractions aux règles du droit international et que le Gouvernement albanais est fondé à lui demander satisfaction de ce chef. »

Au nom du Gouvernement du Royaume-Uni :

[Traduction.]

« Plaise à la Cour dire et juger que l'Albanie n'a établi son droit sur aucun des chefs de la demande reconventionnelle et qu'il n'y a pas lieu d'accorder une indemnité symbolique d'un centime ou d'un franc. »

* * *

Aux termes de la première partie du compromis, la question suivante est soumise à la Cour :

« 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 ? »

A la date du 22 octobre 1946, une escadre de navires de guerre britanniques, composée des croiseurs *Mauritius* et *Leander* et des contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage*, quitta le port de Corfou et, s'avançant dans la direction du Nord, s'engagea dans un chenal antérieurement déminé dans le Détroit Nord de Corfou. Le croiseur *Mauritius* était en tête, suivi du contre-torpilleur *Saumarez* ; derrière eux, à une certaine distance, venait le croiseur *Leander* suivi du contre-torpilleur *Volage*. A l'extérieur de la baie de Saranda,

le *Saumarez* heurta une mine et fut gravement avarié. Le *Volage* fut envoyé à son aide et reçut l'ordre de le remorquer. Alors qu'il remorquait le navire avarié, le *Volage* heurta une mine et subit de sérieux dommages. Il réussit néanmoins à remorquer l'autre navire et à le ramener à Corfou.

Trois semaines plus tard, à la date du 13 novembre, le Déroit Nord de Corfou fut déminé par des dragueurs britanniques et vingt-deux mines amarrées furent détachées. Deux mines furent amenées à Malte, afin d'y être examinées par des experts. Au cours de l'opération de déminage, on crut que les mines étaient du type allemand GR, mais on constata par la suite qu'elles appartenaient au type allemand GY.

La Cour examinera d'abord si les deux explosions qui ont eu lieu le 22 octobre 1946 ont été causées par des mines appartenant au champ de mines découvert le 13 novembre.

Il a été indiqué, au nom du Gouvernement du Royaume-Uni, que ce champ de mines avait été récemment mouillé. Ce point a été contesté dans les écritures albanaises, mais il ne l'a plus été en plaidoirie : d'une part, un des conseils du Gouvernement albanais a reconnu expressément que le champ de mines avait été récemment mouillé, et l'autre conseil a fait, par la suite, une déclaration semblable ; d'autre part, il a été allégué, au nom du Gouvernement albanais, que ce champ de mines aurait été mouillé après le 22 octobre, allégation qui exclut la possibilité de soutenir en même temps que le champ de mines était ancien. Les documents versés au débat par le Gouvernement du Royaume-Uni et les constatations faites par les experts de la Cour sur la base de ces documents établissent que ledit champ de mines avait été récemment mouillé. Ce point est désormais acquis.

Le Gouvernement britannique soutient que les mines auxquelles se heurtèrent les deux navires, le 22 octobre, faisaient partie de ce champ de mines.

Cette assertion est contestée par le Gouvernement albanais, qui a émis l'opinion que les mines dont il s'agissait pouvaient avoir été des mines flottantes, provenant d'anciens champs de mines situés dans le voisinage, ou des mines magnétiques de fond, des mines magnétiques amarrées ou, enfin, des mines allemandes GR. Il est contesté que les explosions se soient produites dans le chenal déminé antérieurement, à l'endroit où fut découvert le champ de mines. Le Gouvernement albanais a prétendu également que le champ de mines avait été posé après le 22 octobre, entre cette date et celle à laquelle eut lieu l'opération de déminage (12-13 novembre).

Sur la base des preuves produites, la Cour considère comme établis les faits énoncés ci-après :

Au mois d'octobre 1944, la Marine britannique procéda au déminage du Déroit Nord de Corfou et aucune mine ne fut découverte dans le chenal ainsi déminé. Sur quoi, l'existence d'une route sûre dans le chenal fut annoncée au mois de novembre 1944.

Durant les mois de janvier et de février 1945, le Détroit fut vérifié par la Marine britannique ; le résultat de ces recherches fut négatif. Ce qui démontre que l'Amirauté britannique doit avoir considéré le chenal comme offrant une route sûre à la navigation, c'est qu'à la date du 15 mai 1946, elle envoya, dans ce Détroit, deux croiseurs britanniques et, à la date du 22 octobre, une escadre, sans prendre de mesures de précaution spéciales contre le danger de mines amarrées. C'est dans ce chenal déminé que, le 13 novembre 1946, fut découvert le champ de mines.

Il est en outre démontré, à l'aide des preuves produites par le Gouvernement du Royaume-Uni, que l'accident, causé par des mines au *Saumarez* et au *Volage*, se produisit dans les eaux territoriales albanaises, précisément à l'endroit où fut découvert le champ de mines, dans le chenal déminé, ainsi qu'il est indiqué sur la carte jointe en annexe au Mémoire du Royaume-Uni (annexe 9). Ceci est confirmé par les experts de la Cour, qui considèrent que les deux navires heurtèrent indubitablement des mines, alors qu'ils se trouvaient occuper une position qui est sensiblement celle qui est portée sur cette carte.

Les dépositions des témoins ont permis d'établir que le champ de mines se composait de mines de contact amarrées, du type allemand GY. En outre, le caractère des avaries subies par les deux navires démontre — et cela est confirmé par les témoins et les experts — que les explosions ne peuvent avoir été causées par des mines flottantes, des mines magnétiques de fond, des mines magnétiques amarrées ou des mines allemandes du type GR. Selon les experts de la Cour, le caractère des dommages causés exclut toute possibilité qu'ils aient été provoqués par une mine flottante ; ils ne peuvent pas non plus avoir été causés par une mine de fond. Ces experts sont également d'avis que les avaries doivent avoir été causées par l'explosion de mines de contact amarrées, contenant une charge d'environ six cents livres d'explosifs, et que les deux navires ont heurté des mines du même type que celles qui furent draguées le 13 novembre 1946.

Le Gouvernement albanais a fait énoncer l'hypothèse selon laquelle le champ de mines découvert le 13 novembre aurait été mouillé après le 22 octobre, de sorte que les explosions qui se sont produites à cette dernière date n'auraient pu être causées par des éléments de ce champ de mines. Ce Gouvernement n'a d'ailleurs appuyé cette hypothèse sur aucun élément de preuve. Comme il vient d'être établi que les explosions n'ont pu être causées que par des mines amarrées contenant une charge d'explosifs voisine de celle contenue dans les mines GY, si l'hypothèse albanaise correspondait à la réalité, il se serait trouvé deux mines au moins de cette nature dans le chenal en dehors de la baie de Sarandá, nonobstant le déminage effectué en octobre 1944 et les vérifications effectuées en janvier et février 1945, mines que les deux navires auraient heurtées le 22 octobre 1946 à des points

proches l'un de l'autre. Une telle hypothèse est trop invraisemblable pour pouvoir être retenue.

La Cour est donc amenée aux constatations suivantes. Les deux navires heurtèrent des mines, dans les eaux territoriales albanaises, dans un chenal antérieurement déminé et vérifié, précisément à l'endroit où fut découvert, trois semaines plus tard, un champ de mines récemment mouillé et composé de mines allemandes de contact amarrées du type GY. Il n'y a pas de rapport entre les avaries subies par les navires et celles qu'auraient pu provoquer des mines flottantes, des mines magnétiques de fond, des mines magnétiques amarrées ou des mines allemandes du type GR. Par contre, ces avaries sont de la nature et de l'importance de celles que peuvent causer des mines du même type que les mines découvertes dans le champ de mines. Dans ces conditions, la Cour arrive à la conclusion que les explosions ont été provoquées par des mines appartenant audit champ de mines.

* * *

Tels sont les faits à la suite desquels la Cour doit, pour répondre à la première question du compromis, se prononcer sur la responsabilité qui incomberait à l'Albanie du chef des explosions du 22 octobre 1946, pour les dommages et pertes humaines qui en résultèrent et, le cas échéant, sur la réparation de ces dommages et pertes.

Il convient d'examiner avant tout le fondement juridique que le Gouvernement du Royaume-Uni assigne aux responsabilités de l'Albanie. Sa position principale à cet égard est énoncée dans sa conclusion n° 2, selon laquelle le mouillage du champ de mines qui a provoqué les explosions aurait été effectué entre le 15 mai 1946 et le 22 octobre 1946 par le Gouvernement albanais ou avec sa connivence ou sa connaissance.

L'examen de la Cour s'est porté en premier lieu sur les divers chefs de responsabilité visés dans cette conclusion.

S'il est vrai que le Gouvernement du Royaume-Uni n'a jamais abandonné la thèse selon laquelle l'Albanie aurait elle-même mouillé les mines, il faut constater qu'il ne s'est guère attaché à en démontrer le bien-fondé. Dès sa Réplique écrite, le Gouvernement du Royaume-Uni déclare, en effet, prendre note de l'affirmation du Gouvernement albanais qu'il n'avait pas mouillé les mines et qu'il n'était pas en situation de le faire, l'Albanie ne possédant pas de marine et les autorités albanaises ne disposant sur tout le littoral que de quelques barques et de quelques canots à moteur. C'est en tenant compte de ces déclarations que la Réplique invitait le Gouvernement albanais à révéler les circonstances dans lesquelles deux navires de guerre yougoslaves, le *Mljet* et le *Meljine*, chargés de mines du type GY auraient quitté le port de Sibenik le 18 octobre ou à une date voisine et fait route au

Sud vers le Déroit de Corfou. Annonçant la thèse sur laquelle il allait désormais concentrer son argumentation, le Gouvernement du Royaume-Uni y déclarait qu'il se proposait d'établir que lesdits navires de guerre avaient, juste avant le 22 octobre 1946, mouillé les mines dans le Déroit Nord de Corfou avec la connaissance et la connivence du Gouvernement albanais. C'est sous le même jour que les faits ont été présentés, aux termes de la réplique orale, par le conseil du Gouvernement du Royaume-Uni aux séances publiques des 17 et 18 janvier 1949.

Bien que dans son exposé oral du 18 janvier 1949, ainsi que dans les conclusions finales lues le même jour devant la Cour, la suggestion soit reproduite selon laquelle le champ de mines aurait été mouillé par l'Albanie, c'est un fait que cette suggestion n'y est plus guère énoncée que pour mémoire et aucune preuve n'a été apportée à son appui.

Dans ces conditions, il n'y a pas lieu pour la Cour de s'y attacher plus longuement.

La Cour passe à l'examen de la deuxième thèse présentée alternativement par le Gouvernement du Royaume-Uni, d'après laquelle le mouillage des mines aurait été effectué avec la connivence du Gouvernement albanais. Selon cette thèse, l'opération du mouillage aurait été faite par deux navires de guerre yougoslaves à une époque antérieure au 22 octobre, mais très voisine de cette date. Le fait impliquerait une collusion entre le Gouvernement albanais et le Gouvernement yougoslave, collusion qui se serait manifestée ou dans une demande d'assistance par le Gouvernement albanais au Gouvernement yougoslave, ou par un acquiescement au mouillage par les autorités albanaises.

Pour démontrer cette collusion, le Gouvernement du Royaume-Uni s'est appuyé sur le témoignage du commandant Kovacic, tel qu'il ressort de sa déclaration sous serment, datée du 4 octobre 1948, et de ses dépositions devant la Cour dans les séances publiques des 24, 25, 26 et 27 novembre 1948. La Cour a longuement examiné le témoignage en question ainsi que les informations documentaires produites par les Parties. Elle a complété et vérifié ces données par l'envoi à Sibenik de deux experts désignés par elle : le capitaine de vaisseau chef de division S. A. Forshell et le capitaine de corvette S. J. W. Elfferich.

Sans se prononcer sur la sincérité personnelle du témoin Kovacic ni sur la véracité de ses dires, la Cour ne peut que constater que les faits relatés de science personnelle par le témoin ne suffisent pas à faire la démonstration que le Gouvernement du Royaume-Uni croit pouvoir y trouver. Ni l'observation prétendue d'un chargement de mines à Sibenik à bord de deux dragueurs de mines yougoslaves, ni le départ allégué de ces deux navires vers le 18 octobre et leur retour quelques jours après la date des explosions, ne suffisent à rapporter la preuve judiciaire décisive d'un mouillage de mines effectué par ces mêmes navires dans les eaux albanaises de

Saranda. Quant aux propos attribués par le témoin à des tiers, la Cour n'en a pas reçu confirmation personnelle et directe et elle ne peut y voir que des allégations sans force probante suffisante. Une imputation d'une gravité aussi exceptionnelle articulée contre un État exigerait un degré de certitude qui n'est pas atteint ici.

Indépendamment du témoignage Kovacic, le Gouvernement du Royaume-Uni a cherché à démontrer l'existence d'une collusion entre l'Albanie et la Yougoslavie par certaines présomptions de fait ou preuves circonstancielles, telles que la possession à l'époque, par la Yougoslavie, à l'exclusion de tout autre État voisin, de mines du type GY, et les liens d'étroite alliance, à la fois politique et militaire, entre l'Albanie et la Yougoslavie, résultant du Traité d'amitié et d'assistance mutuelle conclu par ces deux États le 9 juillet 1946.

La Cour estime que ces faits, même dans la mesure où ils sont établis, n'autorisent aucune conclusion ferme. Il n'est pas judiciairement établi que la Yougoslavie possédait des mines GY et la provenance des mines mouillées dans les eaux territoriales albanaises reste conjecturale. D'autre part, il va de soi que l'existence d'un traité tel que celui du 9 juillet 1946, si intimes que soient les liens qui unissent ses signataires, n'autorise aucunement à conclure à leur participation à un acte criminel.

De son côté, le Gouvernement de Yougoslavie, bien que non partie à l'instance, a autorisé le Gouvernement albanais à produire certains documents lui appartenant, destinés à réfuter la thèse britannique du mouillage par deux navires de sa marine de guerre. Désireuse de faire la pleine lumière sur les faits allégués, la Cour ne s'est pas refusée à recevoir ces documents. Mais l'absence du Gouvernement yougoslave à l'instance rend leur utilisation délicate et sujette à caution, et la Cour estime n'avoir pas à prendre position sur leur force probante.

Il n'y a pas lieu, pour la Cour, de s'arrêter à l'allégation de l'un des conseils du Gouvernement albanais, selon laquelle le champ de mines aurait pu être mouillé par la Grèce. Il suffit de relever qu'il s'agit là d'une conjecture qui, de l'aveu du même conseil, n'est appuyée sur aucune preuve.

C'est un fait que, dans l'état présent des informations dont dispose la Cour, les auteurs du mouillage sont restés inconnus. Aussi bien, la mission de la Cour, définie par les termes du compromis, est de décider si l'Albanie est responsable, selon le droit international, des explosions du 22 octobre 1946 et de statuer, éventuellement, sur la réparation des dommages.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a enfin émis la thèse selon laquelle, quels que fussent par ailleurs les auteurs du mouillage des mines, celui-ci n'a pu être effectué sans que le Gouvernement albanais en eût connaissance.

On ne peut assurément induire la connaissance du mouillage chez le Gouvernement albanais du seul fait qu'un champ de mines découvert dans ses eaux territoriales a provoqué les explosions dont furent victimes les navires de guerre britanniques. Il est vrai, ainsi que le démontre la pratique internationale, qu'un État, sur le territoire duquel s'est produit un acte contraire au droit international, peut être invité à s'en expliquer. Il est également vrai qu'il ne peut se dérober à cette invitation en se bornant à répondre qu'il ignore les circonstances de cet acte ou ses auteurs. Il peut, jusqu'à un certain point, être tenu de fournir des indications sur l'usage qu'il a fait des moyens d'information et d'enquête à sa disposition. Mais on ne saurait conclure du seul contrôle exercé par un État sur son territoire terrestre ou sur ses eaux territoriales que cet État a nécessairement connu ou dû connaître tout fait illicite international qui y a été perpétré non plus qu'il a nécessairement connu ou dû connaître ses auteurs. En soi, et indépendamment d'autres circonstances, ce fait ne justifie ni responsabilité *prima facie* ni déplacement dans le fardeau de la preuve.

En revanche, le contrôle territorial exclusif exercé par l'État dans les limites de ses frontières n'est pas sans influence sur le choix des modes de preuve propres à démontrer cette connaissance. Du fait de ce contrôle exclusif, l'État victime d'une violation du droit international se trouve souvent dans l'impossibilité de faire la preuve directe des faits d'où découlerait la responsabilité. Il doit lui être permis de recourir plus largement aux présomptions de fait, aux indices ou preuves circonstanciées (*circumstantial evidence*). Ces moyens de preuve indirecte sont admis dans tous les systèmes de droit et leur usage est sanctionné par la jurisprudence internationale. On doit les considérer comme particulièrement probants quand ils s'appuient sur une série de faits qui s'enchaînent et qui conduisent logiquement à une même conclusion.

Il y a donc lieu de rechercher s'il est établi par des moyens de preuve indirecte que l'Albanie a eu connaissance d'un mouillage de mines dans ses eaux territoriales indépendamment de toute connivence de sa part dans cette opération. La preuve pourra résulter de présomptions de fait à condition que celles-ci ne laissent place à aucun doute raisonnable. Les éléments de fait sur lesquels elles s'appuieront peuvent être différents de ceux qui auraient pu servir à établir la connivence.

Dans l'affaire présente, deux ordres de faits qui se corroborent mutuellement entrent en considération. Les premiers ont trait aux attitudes de l'Albanie avant et après la catastrophe du 22 octobre 1946 ; les autres concernent les possibilités d'observer de la côte albanaise un mouillage de mines.

1. Il est clairement établi que le Gouvernement albanais n'a cessé d'exercer une vigilance très attentive sur les eaux du Déroit Nord de Corfou, tout au moins depuis le mois de mai 1946. Cette

vigilance est attestée par la déclaration du délégué de l'Albanie au Conseil de Sécurité, le 19 février 1947 (*Procès-verbaux officiels du Conseil de Sécurité*, 2^{me} année, n° 16, p. 328), et surtout par les notes diplomatiques du Gouvernement albanais relatives au passage de navires étrangers dans ses eaux territoriales. Cette vigilance a été poussée parfois jusqu'à l'emploi de la force. Dans cet ordre d'idées, il faut relever les coups de canon tirés le 15 mai 1946, dans la direction des croiseurs britanniques *Orion* et *Superb*, ainsi que les coups de feu dirigés, le 29 octobre 1946, sur le convoi de l'U. N. R. R. A., ce dernier fait établi par l'affidavit non sérieusement contesté de Enrico Bargellini.

Quant aux notes du Gouvernement albanais, toutes témoignent de sa volonté d'exercer une surveillance jalouse sur ses eaux territoriales. La note verbale du 21 mai 1946 au Royaume-Uni révèle l'existence d'un « ordre général » en exécution duquel le commandement côtier a ordonné de tirer dans la direction des croiseurs britanniques. Cette même note formule l'exigence d'un « permis » des autorités albanaises pour le passage par les eaux territoriales. L'exigence de « formalités » et d'un « permis » albanais est affirmée à nouveau dans la note albanaise du 19 juin.

Les Parties étant d'accord pour reconnaître que le champ de mines avait été mouillé récemment, il faut en conclure que l'opération de mouillage a été effectuée au cours de la période d'étroite surveillance dont ce secteur a été l'objet de la part des autorités albanaises. Cette constatation rend *a priori* assez peu vraisemblable l'allégation d'ignorance chez le Gouvernement albanais.

La Cour a également pris note de la réponse du capitaine Ali Shtino à une question posée par elle, réponse d'où ressort que le témoin, appelé à remplacer pendant treize ou quinze jours le commandant de la défense côtière à une époque qui a précédé immédiatement les événements du 22 octobre, avait reçu la consigne suivante : « Que les postes de guet devaient me rendre compte de tous les mouvements [dans le canal de Corfou] et qu'aucune mesure ne serait prise de notre part. »

Particulièrement significatifs des dispositions du Gouvernement albanais sont les télégrammes par lui adressés, le 13 novembre et le 27 novembre 1946, au Secrétaire général des Nations Unies, à un moment où ce Gouvernement avait pleine connaissance du champ de mines découvert dans les eaux territoriales albanaises. Dans le premier de ces télégrammes, le Gouvernement albanais élevait la plus énergique protestation contre les mouvements et activités des unités navales britanniques dans ses eaux territoriales les 12 et 13 novembre 1946, sans même faire mention de l'existence d'un champ de mines dans ces eaux. Dans le second, il réitérait ses accusations contre le Royaume-Uni sans protester d'aucune manière contre le mouillage de ce champ, mouillage qui, à le supposer exécuté sans son assentiment, aurait constitué une violation particulièrement grave de sa souveraineté.

Un autre indice de la connaissance du mouillage chez le Gouvernement albanais résulte du fait que ce Gouvernement, après avoir

eu connaissance de l'existence de mines dans ses eaux, au plus tard après le déminage du 13 novembre, n'en a pas fait notification. D'autre part, et à la différence de la Grèce qui a institué aussitôt une commission chargée d'enquêter sur les événements du 22 octobre, le Gouvernement albanais n'a pris aucune décision de cet ordre, pas plus qu'il n'a procédé aux mesures d'instruction judiciaire qui incombent, en pareil cas, au souverain territorial.

Ces attitudes n'apparaissent pas conciliables avec l'ignorance prétendue des autorités albanaises du mouillage du champ de mines dans les eaux territoriales de l'Albanie. Elles s'expliquent, au contraire, si le Gouvernement albanais, ayant eu connaissance d'un tel mouillage, a entendu maintenir cachées les circonstances dans lesquelles il s'était effectué.

2. Quant aux possibilités d'observation du mouillage de la côte albanaise, la Cour retient comme particulièrement importantes les constatations suivantes qui concernent, les unes les conditions techniques d'un mouillage clandestin, les autres le service de surveillance albanais.

Par leur configuration géographique, la baie de Saranda et le chenal emprunté dans le Déroit par la navigation se prêtent bien à une surveillance étroite, l'entrée de la baie étant dominée par des hauteurs qui fournissent d'excellents points d'observation, tant sur la baie elle-même que sur le Déroit, tandis que le chenal est constamment à proximité immédiate de la côte albanaise. Le mouillage d'un champ de mines dans ces eaux n'a guère pu échapper à la vigilance du commandement côtier albanais.

A cet égard, il y a lieu d'observer tout d'abord que l'opération même du mouillage a dû exiger un certain temps. En effet, selon les experts de la Cour, le dispositif adopté comportait l'établissement raisonné et méthodique de deux rangées de mines et révélait un objectif complexe, à la fois offensif et défensif : offensif, afin d'empêcher le passage par le chenal de navires ayant un tirant d'eau de dix pieds ou plus ; défensif, afin d'empêcher les navires de même tirant d'eau de pénétrer dans la baie de Saranda. Le rapport des experts estime à deux heures ou deux heures et demie le temps durant lequel les mouilleurs de mines se seraient trouvés dans les eaux situées entre le cap Kiephali et le monastère Saint-Georges. C'est là un temps suffisant pour attirer l'attention des postes d'observation placés, selon les déclarations du Gouvernement albanais, au cap Kiephali et au monastère Saint-Georges.

Les facilités d'observation de la côte sont confirmées par les deux circonstances suivantes : la distance qui séparait de la côte la mine la plus proche n'était que de 500 m. ; les navires mouilleurs de mines doivent être passés à environ 500 m. seulement au large de la côte entre la pointe Denta et le monastère Saint-Georges.

La Cour ayant voulu s'entourer de tous les renseignements d'ordre technique susceptibles de la guider dans la recherche de la vérité, a soumis aux experts désignés par elle la question suivante :

« En supposant que les mines découvertes le 13 novembre 1946 aient été mouillées à quelque moment, au cours des quelques mois précédents, quel que soit l'auteur de ce fait, étudier les renseignements que l'on possède sur : a) le nombre et la nature de ces mines, b) les moyens de les mouiller, et c) le temps nécessaire à cet effet, compte tenu des différents états de la mer, des circonstances locales et des différentes circonstances atmosphériques, et déterminer si l'on peut, de cette étude, tirer quelques conclusions et lesquelles au sujet :

1° des moyens employés pour l'établissement du champ de mines découvert le 13 novembre 1946, et

2° de la possibilité de mouiller ces mines par ces moyens sans que les autorités albanaises en aient eu connaissance, compte tenu des moyens de surveillance existant dans la région de Saranda. »

Le premier rapport remis à la Cour par les experts n'ayant pas paru entièrement concluant, la Cour les a priés, par décision du 17 janvier 1949, de vérifier, compléter et, s'il y a lieu, modifier leurs réponses à la suite d'une descente sur les lieux à Saranda. C'est donc sur place et en présence des experts des Parties et de fonctionnaires albanais que furent consignées les observations et conduites diverses expériences propres à apprécier les possibilités d'observation du mouillage par les postes albanais. Il faut signaler à ce sujet l'expérience de visibilité de nuit qui fut effectuée, dans la soirée du 28 janvier 1949, au monastère Saint-Georges. Un bateau à moteur de 27 m. de long, sans passerelle, sans abri de navigation, sans cheminée et ras sur l'eau fut utilisé. Naviguant tous feux éteints et par une nuit sans lune, c'est-à-dire dans les conditions les plus favorables pour éviter d'être découvert, il fut parfaitement vu et entendu du monastère Saint-Georges. Le bruit du moteur fut entendu d'une distance de 1.800 mètres ; le bateau lui-même fut aperçu à 670 mètres et resta visible jusqu'à environ 1.900 mètres.

Le rapport établi par les experts à la suite de cette descente sur les lieux s'exprime dans les termes suivants :

« Les experts considèrent comme indiscutable que, si des postes de veille normaux étaient maintenus au cap Kiephali, au cap Denta et au monastère Saint-Georges, si ces postes étaient munis de jumelles, comme on l'a déclaré, et si les conditions atmosphériques avaient été normales pour cette région, les opérations de mouillage de mines, relatées dans l'annexe 9 du Mémoire du Royaume-Uni, ont dû être observées par ces postes de veille de la côte. »

La Cour ne peut manquer d'attacher un grand poids à l'avis d'experts qui ont procédé à un examen des lieux entouré de toutes les garanties d'information exacte et d'impartialité. Abstraction faite de l'existence d'un poste de veille au cap Denta, existence qui n'est pas établie, et se fondant sur les déclarations du Gouvernement albanais que de tels postes étaient placés au cap Kiephali et au monastère Saint-Georges, la Cour relève dans le rapport

des experts les conclusions suivantes: 1) dans l'hypothèse d'un mouillage effectué du Nord vers le Sud, les mouilleurs de mines auraient été aperçus du cap Kiephali; 2) dans l'hypothèse d'un mouillage effectué en partant du Sud, les mouilleurs de mines auraient été observés du cap Kiephali et du monastère Saint-Georges.

De l'ensemble des faits et constatations relevés ci-dessus, la Cour tire la conclusion que le mouillage du champ de mines, qui a provoqué les explosions du 22 octobre 1946, n'a pas pu échapper à la connaissance du Gouvernement albanais.

Les obligations qui dérivent pour l'Albanie de cette connaissance ne sont pas contestées entre les Parties. Il a été expressément reconnu par le conseil du Gouvernement albanais que « si l'Albanie avait été mise au courant de l'opération avant les accidents du 22 octobre, et en temps utile pour pouvoir prévenir les navires britanniques et, de façon plus générale, la navigation, de l'existence de mines dans le Déroit de Corfou, alors la responsabilité de l'Albanie serait engagée.... ».

Les obligations qui incombaient aux autorités albanaises consistaient à faire connaître, dans l'intérêt de la navigation en général, l'existence d'un champ de mines dans les eaux territoriales albanaises et à avertir les navires de guerre britanniques, au moment où ils s'approchaient, du danger imminent auquel les exposait ce champ de mines. Ces obligations sont fondées non pas sur la Convention VIII de La Haye, de 1907, qui est applicable en temps de guerre, mais sur certains principes généraux et bien reconnus, tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolues encore en temps de paix qu'en temps de guerre, le principe de la liberté des communications maritimes et l'obligation, pour tout État, de ne pas laisser utiliser son territoire aux fins d'actes contraires aux droits d'autres États.

En fait, l'Albanie n'a ni notifié l'existence du champ de mines ni averti les navires de guerre britanniques du danger vers lequel ils avançaient.

Toutefois, l'obligation de l'Albanie de signaler à la navigation l'existence de mines dans ses eaux dépend de la connaissance qu'elle en aurait eue avant le 22 octobre, et en temps utile, tout comme le devoir de ses autorités côtières d'avertir les navires de guerre britanniques dépend du temps qui s'est écoulé entre le moment où ces navires furent signalés et le moment où s'est produite la première des explosions.

A cet égard, la Cour fait les constatations suivantes. Ainsi qu'il a déjà été relevé, les Parties s'accordent à dire que les mines avaient été récemment mouillées. On doit en conclure que l'opération du mouillage, à quelque date précise qu'elle ait eu lieu, a été effectuée à un moment où une surveillance étroite de l'Albanie s'exerçait sur le Déroit. En supposant même que l'on place l'opération à l'extrême limite de temps, soit dans la nuit du 21 au 22 octobre,

la seule conséquence qu'on en pourrait tirer, c'est que la notification générale à la navigation de tous les États eût été difficile, peut-être même impossible avant le jour où se produisirent les explosions. Mais cette circonstance n'aurait nullement empêché les autorités albanaises de prendre, comme elles le devaient, toutes les mesures nécessaires pour avertir immédiatement les navires qui se trouvaient à proximité de la zone dangereuse, plus spécialement ceux qui faisaient route vers cette zone. Quand, le 22 octobre vers 13 heures, les navires de guerre britanniques furent signalés au commandement de la défense côtière par le poste de guet du monastère Saint-Georges, comme s'approchant du cap Long, il était parfaitement possible aux autorités albanaises d'utiliser l'intervalle de près de deux heures qui s'est écoulé jusqu'à l'explosion du *Saumarez* (14 h. 53 ou 14 h. 55) pour avertir ces navires du danger au-devant duquel ils s'avançaient.

En fait, rien ne fut tenté par les autorités albanaises pour prévenir le désastre. Ces graves omissions engagent la responsabilité internationale de l'Albanie.

En conséquence, la Cour est arrivée à la conclusion que l'Albanie est 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 suivirent, et qu'il y a lieu pour l'Albanie de donner réparation au Royaume-Uni.

* * *

Dans les conclusions finales qu'il a présentées dans sa réplique orale, le Gouvernement du Royaume-Uni a demandé à la Cour de dire et juger qu'il a, en conséquence de la violation, par le Gouvernement albanais, des obligations incombant à ce Gouvernement en vertu du droit international, subi des dommages s'élevant à la somme totale de £ 875.000.

Dans le dernier exposé oral présenté en son nom, le Gouvernement albanais a énoncé, pour la première fois, que la Cour ne serait pas compétente, en vertu du compromis, pour évaluer le montant du dommage subi. Aucune raison n'a été donnée à l'appui de cette nouvelle allégation, et l'agent du Royaume-Uni n'a pas demandé qu'il lui soit fourni l'occasion de répliquer. La question relative à la compétence de la Cour n'a donc pas été débattue entre les Parties.

Aux termes de la première question du compromis, la Cour est invitée à répondre aux deux points suivants :

(i) l'Albanie est-elle responsable, selon le droit international, des explosions et des dommages et pertes humaines qui en seraient suivis, et

(ii) y a-t-il le cas de réparations à donner ?

Ce texte a fait naître certains doutes. Si la réponse au premier point est affirmative, il en résulte déjà que réparation est due et il

aurait été superflu d'ajouter le deuxième point, à moins que dans l'esprit des Parties ce point visât quelque chose de plus qu'une simple déclaration, aux termes de laquelle la Cour constaterait que réparation est due. Il serait en effet contraire aux règles d'interprétation généralement reconnues de considérer qu'une disposition de ce genre, insérée dans un compromis, soit une disposition sans portée et sans effet. A cet égard, la Cour se réfère à l'opinion exprimée par la Cour permanente de Justice internationale à propos de questions d'interprétation semblables. Dans l'Avis consultatif n° 13 en date du 23 juillet 1926, cette Cour s'est exprimée comme suit (Série B, n° 13, p. 19) : « Mais, pour autant qu'il s'agit de la question spécifique de compétence, actuellement débattue, il peut suffire d'observer que la Cour, en déterminant la nature et l'étendue d'une disposition, doit envisager ses effets pratiques plutôt que le motif prédominant par lequel on la suppose avoir été inspirée. » Dans son ordonnance du 19 août 1929 dans l'affaire des Zones franches, la Cour a dit (Série A, n° 22, p. 13) que « dans le doute, les clauses d'un compromis par lequel la Cour est saisie d'un différend doivent, si cela n'est pas faire violence à leurs termes, être interprétées d'une manière permettant à ces clauses de déployer leurs effets utiles ».

La Cour croit nécessaire de rappeler les étapes diverses de la procédure. Le Conseil de Sécurité, dans sa Résolution du 9 avril 1947, avait recommandé aux deux Gouvernements de soumettre immédiatement « le différend » à la Cour. Cette Résolution visait sans aucun doute au règlement du différend tout entier. En exécution de cette Résolution, le Gouvernement du Royaume-Uni déposa une requête par laquelle la Cour était, entre autres demandes, priée de « fixer les réparations ou indemnités » ; dans son Mémoire, ce Gouvernement a énoncé les diverses sommes réclamées. Le Gouvernement albanais souleva ensuite une exception préliminaire que la Cour rejeta par son Arrêt du 25 mars 1948. Immédiatement après le prononcé de cet Arrêt, les agents des Parties ont notifié à la Cour la conclusion d'un compromis. Commentant cette initiative des Parties, l'agent du Gouvernement albanais a déclaré que, dans les circonstances de la présente affaire, un compromis s'imposait sur lequel devait se fonder « toute la procédure ». Il a ajouté : « Ainsi que je l'ai dit plusieurs fois, le Gouvernement albanais a tenu à respecter la décision du Conseil de Sécurité, du 9 avril 1947, en vertu de laquelle le présent compromis est soumis à la Cour internationale de Justice. »

Ni l'agent du Gouvernement albanais ni l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni n'ont en quoi que ce soit donné à entendre que, par le compromis, la compétence de la Cour à cet égard ait été limitée au seul principe de réparation, ni que le Gouvernement du Royaume-Uni ait renoncé à une partie importante de sa

demande primitive. Le but principal des deux Parties, lors de la conclusion du compromis, était d'instituer entre elles une égalité complète, en remplaçant la procédure primitive, qui se fondait sur une requête unilatérale, par une procédure fondée sur un compromis. Rien ne permet de conclure que cette modification, introduite dans la procédure, ait eu pour objet d'apporter une modification quelconque touchant le fond de la demande du Royaume-Uni telle que cette demande avait été, à l'origine, présentée dans la requête et dans le Mémoire. La Cour, en conséquence, les Parties consultées, a retenu dans son Ordonnance du 26 mars 1948 le Mémoire déposé précédemment par le Gouvernement du Royaume-Uni avec « l'exposé et les conclusions » qu'il contenait. Ces conclusions comprenaient une demande tendant à obtenir une somme fixe à titre de réparation.

Il ressort de l'attitude ultérieure des Parties que leur intention, lorsqu'elles ont conclu le compromis, n'était pas d'empêcher la Cour de fixer le montant de l'indemnité. Dans le paragraphe 71 de sa Réplique, le Gouvernement du Royaume-Uni a maintenu les conclusions énoncées dans le paragraphe 96 de son Mémoire, y compris la demande d'une somme fixe à titre de réparation. Cette demande a été expressément répétée dans les conclusions finales du Royaume-Uni. Le Gouvernement albanais, dans le paragraphe 52 de son Contre-Mémoire, a déclaré qu'il ignorait les pertes de vies humaines et les dommages subis par les navires, mais il n'a pas contesté la compétence de la Cour pour régler cette question. Au paragraphe 96 de la Duplique, le Gouvernement albanais déclare, en conséquence de sa demande de débouté, qu'il n'avait pas à examiner la demande d'indemnité présentée par le Gouvernement britannique. « Il se réserve, le cas échéant, de discuter ce point, qui devrait de toute évidence faire l'objet d'une expertise. » Eu égard à ce qui a été dit plus haut au sujet de l'attitude antérieure de ce Gouvernement, cette déclaration doit être considérée comme l'acceptation implicite de la compétence de la Cour pour régler cette question.

On peut se demander pourquoi les Parties, dans la rédaction du compromis, n'ont pas expressément demandé à la Cour de fixer le montant des réparations demandées, mais se sont servies de la formule « et y a-t-il le cas de réparations à donner ? » Il paraît probable que l'explication de ce fait se trouve dans la similitude que présente cette clause avec la clause correspondante qui figure dans la seconde partie du compromis : « et y-a-t-il lieu à donner satisfaction ? »

Le Gouvernement albanais n'a pas contesté la compétence de la Cour pour décider ce que doit être la *satisfaction* prévue dans cette partie du compromis. Les deux Parties ont plaidé l'affaire en partant du point de vue que cette question devait être tranchée par la Cour. Dans les écritures, le Gouvernement albanais a soutenu qu'il lui est dû des excuses. Au cours des débats oraux, le conseil

du Gouvernement albanais a discuté le point de savoir si une satisfaction d'ordre pécuniaire était due à l'Albanie. Aucun dommage n'ayant été causé, il ne demandait aucune somme d'argent. Il a conclu : « Ce que nous voulons, c'est la sanction de la Cour du point de vue du droit... »

Si cependant la Cour est compétente pour décider quelle sorte de *satisfaction* est due à l'Albanie aux termes de la seconde partie du compromis, il est difficile de concevoir pourquoi cette compétence lui ferait défaut pour décider du montant des *réparations* dues au Royaume-Uni aux termes de la première partie du même instrument. Les clauses qui figurent dans le compromis sont parallèles. On ne peut supposer que les Parties, tout en rédigeant ces clauses sous la même forme, aient entendu leur donner des significations opposées — l'une devant conférer compétence à la Cour, l'autre devant lui refuser cette compétence.

Comme il est dit plus haut, le Conseil de Sécurité, par sa Résolution du 9 avril 1947, entendait indubitablement que le différend tout entier fût tranché par la Cour. Si cependant la Cour se bornait à dire que réparation est due, sans en fixer le montant, le différend ne serait pas finalement tranché par la Cour. Une partie importante de ce différend demeurerait sans règlement. Les deux Parties ayant déclaré à plusieurs reprises qu'elles acceptent la Résolution du Conseil de Sécurité, un tel résultat ne serait pas conforme à leurs déclarations. Il ne donnerait pas plein effet à la Résolution, mais laisserait subsister la possibilité d'un nouveau différend.

La Cour est, en conséquence, arrivée à conclure qu'elle possède compétence pour fixer le montant des réparations. Ceci ne pourrait toutefois être fait dans le présent arrêt. Le Gouvernement albanais n'a pas encore indiqué quels sont, parmi les diverses sommes réclamées, les articles qu'il conteste, et le Gouvernement du Royaume-Uni n'a pas présenté de preuve à l'appui de ses demandes.

La Cour estime donc qu'il y a lieu d'instituer à cet égard une procédure dont l'ordre et les délais sont fixés par ordonnance de ce jour.

* * *

Aux termes de la seconde partie du compromis, la question suivante est soumise à la Cour :

« 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 ? »

La Cour examinera d'abord le point de savoir si une atteinte a été portée à la souveraineté de l'Albanie, du fait des actions de la marine britannique dans les eaux albanaises, le 22 octobre 1946.

A la date du 15 mai 1946, les croiseurs britanniques *Orion* et *Superb*, alors qu'ils passaient par le Déroit Nord de Corfou, se dirigeant vers le Sud, subirent le feu d'une batterie albanaise dans le voisinage de Saranda. Il ressort du rapport présenté par l'officier de marine qui exerçait le commandement — rapport daté du 29 mai 1946 — que le feu fut ouvert alors que les navires avaient déjà dépassé la batterie et s'en éloignaient ; que douze à vingt coups furent tirés ; que le feu dura douze minutes et ne cessa que quand les navires se trouvèrent hors de portée ; mais que les navires ne furent pas atteints, bien qu'il y eût un certain nombre de coups courts et de coups longs. Il est dit, dans une note albanaise datée du 21 mai, que le commandant côtier a fait tirer quelques coups dans la direction des navires « conformément à un ordre général basé sur le droit international ».

Le Gouvernement du Royaume-Uni protesta immédiatement auprès du Gouvernement albanaise ; il fit observer que le passage innocent des navires par les détroits est un droit reconnu par le droit international. Une correspondance diplomatique s'engagea, dans laquelle le Gouvernement albanaise affirma que les navires de guerre et de commerce étrangers n'avaient pas le droit de pénétrer dans les eaux territoriales albanaises, sans avoir au préalable avisé de leur passage les autorités albanaises et sans avoir obtenu l'autorisation de celles-ci. Cette conception a reçu son application dans une communication émanant du chef d'état-major albanaise et datée du 17 mai 1946, laquelle soumettait le passage des navires de guerre et de commerce étrangers, par les eaux territoriales albanaises, à une notification préalablement adressée au Gouvernement albanaise et à l'autorisation de celui-ci. La correspondance diplomatique se poursuivit ; elle atteignit son point culminant dans une note du Gouvernement du Royaume-Uni, en date du 2 août 1946, dans laquelle ce Gouvernement maintenait sa manière de voir, relativement au droit de passage innocent par les détroits qui constituent, pour le trafic maritime international, des routes mettant en communication deux parties de haute mer. La note se terminait par un avertissement : si, à l'avenir, les batteries côtières albanaises ouvraient le feu sur un navire de guerre britannique passant par le Déroit de Corfou, le navire riposterait.

Le contenu de cette note fut, le 1^{er} août, communiqué par l'Amirauté britannique au commandant en chef en Méditerranée, et instruction fut donnée à celui-ci de ne pas utiliser le Déroit jusqu'à ce que la note eût été remise au Gouvernement albanaise. A la date du 10 août, le commandant en chef reçut de l'Amirauté le télégramme suivant [*traduction*] : « Les Albanaise ont maintenant reçu la note. Le Déroit Nord de Corfou peut désormais être utilisé par les navires de votre flotte, mais seulement lorsque ce sera essentiel, et les canons devront demeurer pointés dans l'axe du navire. Si les batteries côtières ouvrent le feu sur les navires

passant par le Déroit, ces navires devront riposter. » A la date du 21 septembre, l'Amirauté adressa au commandant en chef le télégramme suivant [*traduction*] : « L'établissement de relations diplomatiques avec l'Albanie est de nouveau examiné par le Gouvernement de Sa Majesté, qui désire savoir si le Gouvernement albanais a appris à se conduire. Veuillez faire connaître si des navires placés sous votre commandement sont passés par le Déroit Nord de Corfou depuis le mois d'août et, dans le cas contraire, si votre intention est qu'ils passent d'ici peu par ce Déroit » Le commandant en chef répondit le jour suivant que ses navires n'avaient pas encore utilisé le Déroit mais que son intention était d'y envoyer le *Mauritius* et le *Leander*, ainsi que deux contre-torpilleurs, quand ils quitteraient Corfou, le 22 octobre.

C'est dans ces circonstances que ces deux croiseurs, accompagnés des contre-torpilleurs *Saumarez* et *Volage*, furent à ladite date envoyés dans le Déroit Nord de Corfou.

La Cour examinera d'abord la thèse albanaise, selon laquelle le Gouvernement du Royaume-Uni aurait porté atteinte à la souveraineté albanaise en faisant passer les navires de guerre par ce Déroit, sans avoir obtenu l'autorisation préalable du Gouvernement albanais.

De l'avis de la Cour, il est généralement admis et conforme à la coutume internationale que les États, en temps de paix, possèdent le droit de faire passer leurs navires de guerre par des détroits qui servent, aux fins de la navigation internationale, à mettre en communication deux parties de haute mer, sans obtenir au préalable l'autorisation de l'État riverain, pourvu que le passage soit *innocent*. A moins qu'une convention internationale n'en dispose autrement, un État riverain ne possède pas le droit d'interdire un tel passage par les détroits en temps de paix.

Le Gouvernement albanais ne conteste pas que le Déroit Nord de Corfou soit un déroit au sens géographique ; ce qu'il conteste, c'est que ce Déroit appartienne à la catégorie des voies maritimes internationales à l'égard desquelles il existe un droit de passage, parce que ce Déroit ne présente qu'une importance secondaire, qu'il ne constitue même pas une route que l'on doive nécessairement emprunter, entre deux parties de haute mer, et parce qu'il ne sert presque exclusivement qu'au trafic local en provenance et à destination des ports de Corfou et de Saranda.

On peut se demander si le critérium décisif est à rechercher dans le volume du trafic qui passe par le Déroit ou dans l'importance plus ou moins grande de celui-ci pour la navigation internationale. Le critère décisif paraît plutôt devoir être tiré de la situation géographique du Déroit, en tant que ce dernier met en communication deux parties de haute mer, ainsi que du fait que le Déroit est utilisé aux fins de la navigation internationale. On ne saurait non plus tenir pour décisive la considération selon laquelle ce Déroit n'est pas une route à emprunter nécessairement entre deux parties de haute mer, mais seulement un itinéraire facultatif pour la navigation entre la mer Égée et l'Adriatique. Le Déroit Nord de Corfou

n'en a pas moins été une route utile au trafic international. A cet égard, l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni a communiqué à la Cour les renseignements suivants, concernant la période du 1^{er} avril 1936 au 31 décembre 1937 : « Le chiffre ci-après indique le nombre total des navires faisant escale dans le port de Corfou après avoir passé par le Déroit, ou juste avant d'y passer. Pendant la période d'un an et neuf mois, le nombre total des navires fut de 2.884. Ces navires battaient pavillon grec, italien, roumain, yougoslave, français, albanais et britannique. Il est clair que de très petits bâtiments sont inclus, car il y a beaucoup d'inscriptions pour des bâtiments albanais, et, bien entendu, un navire peut faire plusieurs voyages ; cependant, 2.884 navires pour une période d'un an et neuf mois, c'est un chiffre important. Ce chiffre se rapporte aux navires inspectés par la douane à Corfou et, par suite, ne comprend pas les nombreux navires qui ont traversé le Déroit sans aucune escale à Corfou. » En outre, il y a eu des traversées régulières du Déroit trois fois par semaine par des bâtiments grecs, une fois par quinzaine par un navire britannique, une fois par semaine par deux bâtiments yougoslaves et une fois par quinzaine par deux autres. La Cour est, d'autre part, informée que la marine de guerre britannique a utilisé régulièrement ce Déroit depuis 80 ans et plus et que les marines de guerre d'autres États en ont également fait usage.

Un fait particulièrement important est que le Déroit Nord de Corfou constitue une frontière entre l'Albanie et la Grèce, qu'une partie de ce Déroit est entièrement comprise dans les eaux territoriales de ces États et que le Déroit présente pour la Grèce une importance particulière, à raison du trafic maritime en provenance et à destination du port de Corfou.

Eu égard à ces diverses considérations, la Cour est arrivée à la conclusion que le Déroit Nord de Corfou doit être considéré comme entrant dans la catégorie des voies maritimes internationales, où le passage ne saurait être interdit en temps de paix par un État côtier.

D'autre part, c'est un fait que les deux États côtiers n'entretenaient pas des relations normales, que la Grèce avait présenté des revendications territoriales précisément sur une partie du territoire albanais riverain du Déroit et qu'elle avait fait connaître qu'elle se considérait comme techniquement en état de guerre avec l'Albanie, laquelle avait estimé nécessaire de prendre certaines mesures de vigilance dans cette région en invoquant le danger d'incursions grecques. La Cour estime que l'Albanie, eu égard à ces circonstances exceptionnelles, aurait été fondée à réglementer le passage des navires de guerre par le Déroit, sans toutefois l'interdire, ni l'assujettir à une autorisation spéciale.

Pour ces motifs, la Cour ne peut accepter la thèse selon laquelle le Gouvernement du Royaume-Uni aurait porté atteinte à la souveraineté albanaise, en faisant passer par le Déroit les navires

de guerre, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du Gouvernement albanais.

Dans ces conditions, il est superflu d'examiner la question plus générale, longuement débattue par les Parties, et qui consiste à savoir si les États ont, en droit international, un droit de faire passer en temps de paix des navires de guerre par les eaux territoriales non comprises dans un détroit.

Le Gouvernement albanais a prétendu en outre que le passage des navires de guerre britanniques le 22 octobre 1946 constituait une violation de la souveraineté de l'Albanie parce que ce passage n'était pas un *passage innocent*. Les raisons données peuvent être résumées de la façon suivante : Le passage n'était pas un passage ordinaire mais une mission politique ; les navires manœuvraient et naviguaient en formation de combat en losange, avec des soldats à bord ; la position des canons n'était pas compatible avec le passage innocent ; les navires passaient avec les équipages aux postes de combat ; le nombre des navires, ainsi que leur armement, était plus important que ne le comportait l'objet de leur mission et montrait qu'il y avait intention, non seulement de passer, mais d'intimider ; enfin, les navires avaient reçu l'ordre d'observer les défenses côtières et d'en rendre compte, ordre qui fut exécuté.

Il est démontré par le télégramme de l'Amirauté en date du 21 septembre, cité plus haut, et reconnu par l'agent britannique, que les navires de guerre ont été envoyés dans le Détroit non seulement pour effectuer un passage à des fins de navigation, mais également pour éprouver l'attitude de l'Albanie. Le 15 mai 1946, ainsi qu'il a été dit plus haut, le Gouvernement albanais tenta d'imposer ses vues relativement au passage en ayant recours à l'artillerie. L'échange de notes diplomatiques n'ayant pas éclairci la situation, le Gouvernement du Royaume-Uni voulut user d'autres moyens pour savoir si le Gouvernement albanais maintiendrait son attitude illégale et si, pour l'imposer, il recourrait encore à l'artillerie contre les navires en passage. La légitimité de cette mesure prise par le Gouvernement du Royaume-Uni ne saurait être contestée, à condition qu'elle fût exécutée d'une façon compatible avec les prescriptions du droit international. La « mission » était destinée à affirmer un droit qui avait été injustement refusé. Le Gouvernement du Royaume-Uni n'était pas tenu de s'abstenir d'exercer son droit de passage, refusé à tort par le Gouvernement albanais.

Il reste par conséquent à savoir si les *modalités d'exécution* du passage étaient compatibles avec le principe du passage innocent et à examiner les diverses prétentions du Gouvernement albanais dans la mesure où elles semblent pertinentes.

Quand les gardes-côtes albanais du monastère Saint-Georges rendirent compte que les navires de guerre britanniques naviguaient en formation de combat et étaient en train de manœuvrer, ils durent être victime d'une méprise. Il résulte des dépositions que les navires

n'avançaient pas en formation de combat, mais en ligne de file, l'un derrière l'autre, et qu'ils n'avaient pas manœuvré avant la première explosion. Par la suite, leurs mouvements furent déterminés par les explosions et rendus nécessaires afin de sauver les vies humaines et les navires atteints par des mines. Il résulte des dépositions des témoins que l'affirmation selon laquelle il y avait à bord des soldats doit être due à un malentendu provenant probablement du fait que les deux croiseurs avaient à bord leur contingent normal d'infanterie de marine (*marines*).

On sait, par un ordre de l'Amirauté britannique en date du 10 août 1946, cité plus haut, que les navires, quand ils utilisaient le Déroit de Corfou, devaient passer avec leur armement en position axiale. Le commandant en chef en Méditerranée a affirmé dans un télégramme du 26 octobre à l'Amirauté que cet ordre fut observé au cours du passage du 22 octobre. Les canons, dit-il dans son rapport, « étaient pointés dans l'axe des navires, ce qui est leur position normale en mer, en temps de paix, et ils n'étaient pas chargés ». Les commandants du *Saumarez* et du *Volage* confirment que les canons étaient dans cette position avant les explosions. L'officier de navigation du *Mauritius* a expliqué que tous les canons de ce croiseur étaient dans leur position normale d'arrimage. L'artillerie principale était dans l'axe du navire, les canons anti-aériens pointés vers l'extérieur et vers le ciel, ce qui est la position normale de ces canons sur un croiseur, tant au port qu'à la mer. Eu égard à ces témoignages, la Cour ne saurait admettre l'affirmation albanaise selon laquelle la position des canons était incompatible avec les règles du passage innocent.

Dans un télégramme en date du 26 octobre, déjà mentionné, le commandant en chef rapportait que le passage du 22 octobre « fut effectué par les navires avec les hommes aux postes de combat, afin qu'ils puissent riposter rapidement si on leur tirait dessus à nouveau ». Étant donné les coups de canon tirés par la batterie albanaise le 15 mai, cette mesure de précaution ne saurait en soi être considérée comme déraisonnable. Mais quatre navires de guerre — deux croiseurs et deux contre-torpilleurs — passèrent de cette façon, avec les hommes aux postes de combat, prêts à riposter rapidement si l'on ouvrait le feu sur eux. Ils passèrent l'un après l'autre par ce chenal étroit, tout près de la côte albanaise, à un moment de tension politique dans cette région. L'intention devait être non seulement d'éprouver l'attitude albanaise mais en même temps de faire montre d'une force telle que l'Albanie s'abstiendrait de tirer à nouveau sur les navires en passage. Considérant cependant toutes les circonstances de l'affaire décrites plus haut, la Cour ne saurait qualifier de violation de la souveraineté albanaise ces mesures prises par les autorités britanniques.

La carte de l'Amirauté (annexe 21 du Mémoire) montre que les défenses côtières de la région de Saranda avaient été observées et notées. Il est dit dans un rapport du commandant du *Volage*,

en date du 23 octobre 1946, rapport concernant le passage du 22 : « On utilisa au maximum l'occasion d'étudier les défenses albanaises à courte distance. Ces dernières comprenaient, me référant à XCU... », et il donne ensuite une description de quelques défenses côtières.

Conformément à l'article 49 du Statut de la Cour et à l'article 54 de son Règlement, la Cour a demandé à l'agent du Royaume-Uni de produire les documents intitulés XCU pour l'usage de la Cour. Ces documents ne furent pas produits, l'agent arguant du secret naval, et les témoins s'abstinrent de répondre aux questions relatives à ces documents. Il n'est par conséquent pas possible de connaître la portée réelle de ces ordres militaires. La Cour ne peut toutefois tirer du refus de communication de l'ordre en question des conclusions différentes de celles que l'on peut tirer des faits tels qu'ils se sont effectivement déroulés. L'agent du Gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que les instructions contenues dans cet ordre concernaient exclusivement l'éventualité d'un tir de la côte, éventualité qui ne s'est pas produite. S'il est vrai, ainsi qu'il résulte du témoignage du commandant du *Volage*, que l'ordre contenait des indications concernant certaines positions d'où le tir aurait pu être dirigé sur les navires de guerre britanniques, on ne peut déduire de ce fait que ces navires avaient reçu la mission de reconnaître les défenses côtières albanaises. Enfin, la Cour, ayant à apprécier le caractère innocent du passage, ne peut rester indifférente au fait que deux bâtiments de guerre ayant heurté des mines, il n'y eut aucune réaction de leur part et de la part des croiseurs qui les accompagnaient.

En ce qui concerne les observations des défenses côtières effectuées après les explosions, elles se trouvaient justifiées du fait que deux navires venaient de faire explosion et que dans cette situation critique leurs commandants pouvaient redouter d'être l'objet d'un tir de la côte, comme le 15 mai.

Ayant ainsi examiné les différentes prétentions du Gouvernement albanais, dans la mesure où elles semblent être pertinentes, la Cour arrive à la conclusion que le Royaume-Uni n'a pas violé la souveraineté de l'Albanie par les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946.

* * *

Outre le passage des navires de guerre britanniques, le 22 octobre 1946, la deuxième question du compromis met en cause les actions de la marine de guerre britannique dans les eaux albanaises les 12 et 13 novembre 1946. Il s'agit ici de l'opération de déminage qui, dans la procédure, a été désignée par les Parties sous la dénomination « Opération Retail », dénomination qui lui sera conservée dans le présent arrêt.

A la suite des explosions du 22 octobre, le Gouvernement du Royaume-Uni adressa au Gouvernement albanais une note où il lui faisait part de son intention de procéder à bref délai au déminage du Détroit de Corfou. La réponse albanaise, reçue à Londres le 31 octobre, déclarait que le Gouvernement albanais ne donnait son consentement à cette entreprise qu'à condition que l'opération envisagée se déroulerait en dehors des eaux territoriales de l'Albanie. Dans l'intervalle et à la requête du Gouvernement du Royaume-Uni, le Comité international central de déminage, par une résolution du 1^{er} novembre 1946, avait décidé qu'il y avait lieu de procéder à un nouveau dragage du Détroit sous la réserve du consentement de l'Albanie. Le Gouvernement du Royaume-Uni ayant annoncé, par une communication du 10 novembre, au Gouvernement albanais, que le dragage envisagé aurait lieu le 12 novembre, le Gouvernement albanais répondit, en date du 11, en protestant contre cette « décision unilatérale du Gouvernement du Royaume-Uni ». Il déclarait n'avoir pas d'objection à ce que la marine britannique entreprit le dragage du chenal navigable mais en ajoutant que, préalablement à cette opération, il estimait indispensable de décider quelle étendue de mer serait à considérer comme constituant ce chenal et en proposant de désigner à cet effet une Commission mixte. Il concluait en disant que tout déminage entrepris sans son consentement par le Gouvernement du Royaume-Uni en dehors dudit chenal, c'est-à-dire dans les eaux territoriales albanaïses que les navires de guerre étrangers n'avaient aucune raison de traverser, serait tenu pour une violation délibérée du territoire et de la souveraineté de l'Albanie.

C'est à la suite de cet échange de notes que fut exécutée, les 12 et 13 novembre, l'« Opération Retail ». Le capitaine de frégate Mestre de la marine française, invité comme observateur, assista aux opérations de déminage du 13 novembre. Ces opérations s'effectuèrent sous la protection d'une importante force de couverture composée d'un porte-avions, de croiseurs et d'autres navires de guerre. Cette force de couverture fut maintenue pendant la durée des opérations à une certaine distance à l'ouest du chenal, à l'exception de la frégate *St. Bride's Bay*, qui stationna dans le chenal au sud-est du cap Kiephali. Les opérations, commencées le matin du 13 novembre vers 9 heures, se terminèrent dans l'après-midi à la tombée du jour. Les surfaces déminées appartenaient aux eaux territoriales albanaïses et étaient comprises dans les limites du chenal antérieurement déminé.

Le Gouvernement du Royaume-Uni ne conteste pas que l'« Opération Retail » fut exécutée contre la volonté clairement affirmée du Gouvernement albanais ; il reconnaît que cette opération ne pouvait s'autoriser de l'assentiment des organisations internationales de déminage, qu'elle ne pouvait se justifier par l'exercice du droit de passage innocent et enfin que le droit international n'autorise pas, en principe, un État à rassembler dans les eaux

territoriales d'un autre État un grand nombre de navires de guerre et d'effectuer des déminages dans ces eaux. Il déclare que l'opération présentait la plus extrême urgence et qu'au surplus il s'estimait en droit d'y procéder sans le consentement de personne.

Deux raisons ont été avancées par lui pour la justifier. Il s'est prévalu d'abord de l'Accord du 22 novembre 1945, signé par les Gouvernements du Royaume-Uni, de la France, de l'Union soviétique et des États-Unis d'Amérique, accord qui autorisait les organismes régionaux de déminage, tel que le *Mediterranean Zone Board*, à répartir entre les États intéressés, aux fins de déminage, les secteurs compris dans leurs zones respectives. Se prévalant de la circonstance que le Détroit de Corfou appartenait au secteur attribué à la Grèce par le *Mediterranean Zone Board* dès le 5 novembre — date antérieure à la signature de l'accord précité —, le Gouvernement du Royaume-Uni fait état d'une autorisation qui lui a été donnée par le Gouvernement hellénique pour déminer à nouveau le chenal navigable.

La Cour ne considère pas cet argument comme convaincant.

Il y a lieu de noter que, de l'aveu du Gouvernement du Royaume-Uni, on n'envisageait plus, en novembre 1945, la nécessité de déminer à nouveau le chenal, les dragages antérieurement effectués en 1944 et en 1945 étant considérés comme ayant réalisé une sécurité absolue. Il en résulte que l'attribution à la Grèce du secteur en question et, par voie de conséquence, l'autorisation du Gouvernement hellénique dont il est fait état, n'avaient l'une et l'autre qu'un caractère purement nominal. Il y a également lieu de remarquer que l'Albanie n'a pas été consultée au sujet de l'attribution à la Grèce de ce secteur, en dépit du fait que le chenal passe par les eaux territoriales albanaises.

En réalité, les explosions du 22 octobre 1946, dans un chenal déclaré sûr pour la navigation et que le Gouvernement du Royaume-Uni, plus que tout autre, avait ses raisons de croire tel, posaient clairement un problème bien différent de celui d'un déminage courant à exécuter sous le régime des organisations de déminage. Ces explosions revêtaient un caractère suspect ; elles posaient un problème de responsabilités.

Aussi bien, c'est sur ce terrain que le Gouvernement britannique a cherché principalement à établir son système de défense. Il fallait, selon lui, mettre la main, dans le plus bref délai possible, sur les *corpora delicti* par crainte que ceux-ci fussent enlevés sans laisser de traces par les auteurs du mouillage ou par les autorités albanaises. Cette justification a revêtu dans l'argumentation du Gouvernement du Royaume-Uni deux formes distinctes. Elle a été présentée d'abord comme une application particulière et nouvelle de la théorie de l'intervention par laquelle l'État intervenant s'assurerait la possession de moyens de preuve dans le territoire d'un autre État pour les soumettre à la justice internationale et faciliter ainsi sa tâche.

La Cour ne peut admettre un tel système de défense. Le prétendu droit d'intervention ne peut être envisagé par elle que comme la manifestation d'une politique de force, politique qui, dans le passé, a donné lieu aux abus les plus graves et qui ne saurait, quelles que soient les déficiences présentes de l'organisation internationale, trouver aucune place dans le droit international. L'intervention est peut-être moins acceptable encore dans la forme particulière qu'elle présenterait ici, puisque, réservée par la nature des choses aux États les plus puissants, elle pourrait aisément conduire à fausser l'administration de la justice internationale elle-même.

En outre, l'agent du Gouvernement du Royaume-Uni, dans sa réplique orale, a rangé l'« Opération Retail » parmi les procédés d'auto-protection ou *self-help*. La Cour ne peut pas davantage accueillir cette défense. Entre États indépendants, le respect de la souveraineté territoriale est l'une des bases essentielles des rapports internationaux. La Cour reconnaît que la carence complète du Gouvernement albanais dans l'exercice de ses fonctions au lendemain des explosions, ainsi que le caractère dilatoire de ses notes diplomatiques constituent pour le Gouvernement du Royaume-Uni des circonstances atténuantes. Elle doit, néanmoins, pour assurer l'intégrité du droit international dont elle est l'organe, constater la violation par l'action de la marine de guerre britannique de la souveraineté de l'Albanie.

Cette constatation correspond à la demande faite au nom de l'Albanie par son conseil et constitue en elle-même une satisfaction appropriée.

Les modalités d'exécution de l'« Opération Retail » ont également été critiquées par le Gouvernement albanais, qui fait principalement grief au Royaume-Uni d'avoir fait usage à cette occasion d'un déploiement de forces exagéré, sans rapport avec les exigences de l'opération de déminage à effectuer. La Cour considère ces critiques comme non fondées. Elle ne voit pas dans l'action de la marine de guerre britannique une démonstration de force destinée à exercer une pression politique sur l'Albanie. On ne peut reprocher au commandement naval responsable d'avoir, tout en les maintenant à distance des côtes, employé des effectifs de couverture importants dans une région où, par deux fois en quelques mois, ses navires avaient été l'objet de graves attentats.

PAR CES MOTIFS,

LA COUR,

sur la première question posée par le compromis du 25 mars 1948,

par onze voix contre cinq,

Dit que la République populaire d'Albanie est 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 sont suivis ;

par dix voix contre six,

Retient la question de la fixation du montant des réparations et, par ordonnance de ce jour, fixe la procédure à suivre à cet égard ;

sur la deuxième question posée par le compromis du 25 mars 1948,

par quatorze voix contre deux,

Dit que, par les actions de sa marine de guerre dans les eaux albanaises le 22 octobre 1946, le Royaume-Uni n'a pas violé la souveraineté de la République populaire d'Albanie ; et

à l'unanimité,

Dit que, par les actions de sa marine de guerre dans les eaux albanaises au cours de l'opération des 12-13 novembre 1946, le Royaume-Uni a violé la souveraineté de la République populaire d'Albanie, cette constatation par la Cour constituant en elle-même une satisfaction appropriée.

Fait en français et en anglais, le texte français faisant foi, au Palais de la Paix, à La Haye, le neuf avril mil neuf cent quarante-neuf, en trois exemplaires, dont l'un restera déposé aux archives de la Cour et dont les autres seront transmis respectivement au Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et au Gouvernement de la République populaire d'Albanie.

Le Président en fonction,

(Signé) J. G. GUERRERO.

Le Greffier de la Cour,

(Signé) E. HAMBRO.

M. BASDEVANT, Président de la Cour, tout en acceptant en son entier le dispositif de l'arrêt, croit devoir énoncer qu'il ne peut accepter les motifs que la Cour a cru pouvoir invoquer pour fonder sa compétence pour fixer le montant des réparations, d'autres motifs étant, à son jugement, plus décisifs.

M. ZORIČIĆ, juge, déclare ne pouvoir se rallier ni au dispositif in aux motifs de l'arrêt dans la partie relative à la responsabilité de l'Albanie ; en effet, les arguments présentés et les faits établis ne lui permettent pas d'arriver à la conviction que le Gouvernement albanais aurait eu ou dû avoir connaissance, avant le 13 novembre 1946, de l'existence du champ de mines découvert à cette date. D'une part l'attitude prise par un gouvernement à l'occasion de certains faits varie selon les circonstances, selon sa mentalité et ses moyens et selon l'expérience qu'il a dans la conduite des affaires publiques. Or, il n'a pas été contesté que l'Albanie avait, en 1946, un gouvernement nouveau sans expérience de la pratique internationale. Il est donc difficile de déduire quoi que ce soit de son attitude. D'autre part, les experts n'arrivent à la conclusion que l'on a dû observer l'opération du mouillage des mines que sous une réserve expresse : il faut supposer réalisées plusieurs conditions, notamment le maintien de postes de veille normaux au cap Kiephali, au cap Denta et au monastère Saint-Georges et l'état

normal des conditions atmosphériques existant à cette date. Or, la Cour ne connaît ni la date du mouillage, ni les conditions atmosphériques existant à cette date. Au surplus, on n'a pas prouvé la présence au cap Denta d'un poste, le seul qui, d'après les experts, aurait dû observer l'opération du mouillage. En revanche, les autres postes n'auraient pu observer que le passage des navires, mais rien ne prouve qu'ils auraient dû conclure que les navires allaient poser des mines. Ces postes ne pouvaient, selon les experts, ni voir ni entendre l'opération du mouillage, puisque le monastère Saint-Georges était à 2.000 m. de la mine la plus proche, tandis que le cap Kiephali était à une distance de plusieurs kilomètres. Il en résulte que la Cour se trouve en présence de soupçons, de conjectures et de présomptions dont le fondement, d'après le juge Zoričić, est trop incertain pour lui permettre de faire peser sur un État la responsabilité d'un grave délit de droit international.

M. ALVAREZ, juge, tout en souscrivant à l'arrêt de la Cour, se prévaut du droit que lui confère l'article 57 du Statut, et joint audit arrêt l'exposé de son opinion individuelle.

M. WINIARSKI, BADAWI PACHA, MM. KRYLOV et AZEVEDO, juges, et M. EČER, juge *ad hoc*, déclarant ne pas pouvoir se rallier à l'arrêt de la Cour et se prévalant du droit que leur confère l'article 57 du Statut, joignent audit arrêt les exposés de leur opinion dissidente.

(Paraphé) J. G. G.

(Paraphé) E. H.

ANNEXE 1

LISTE DES DOCUMENTS SOUMIS A LA COUR

I. — PIÈCES DÉPOSÉES AU NOM DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI.

A. — *Au cours de la procédure écrite :*

1. Carte de l'Amirauté n° 206, indiquant le Déroit de Corfou.
2. Section de la carte allemande montrant la position des mines.
(Cette carte, qui a été saisie par les Alliés, indique le chenal du nord de Corfou, la position des mines qui y avaient été posées par les Puissances de l'Axe ; la carte originale a été déposée au Greffe.)
3. Accord international conclu le 22 novembre 1945 entre les Gouvernements du Royaume-Uni, de la France, de l'U. R. S. S. et des États-Unis et instituant les Comités de déminage.
4. Affidavit du fonctionnaire de l'Amirauté, chargé des expéditions, attestant l'envoi à l'Albanie des cartes Médri (20 août 1947).
5. Section de la carte index Médri indiquant le chenal déminé du nord de Corfou et la route internationale établie dans ce chenal, et brochures Médri destinées à être utilisées avec la carte index.
(Un exemplaire unique de la carte tout entière et des brochures complètes numérotées 5, 9 et 12 ont été déposées au Greffe.)
6. Correspondance diplomatique échangée entre le Gouvernement du Royaume-Uni et l'Albanie au sujet du droit de naviguer dans le Déroit de Corfou.
7. Calques de l'Amirauté indiquant le chenal déminé du nord de Corfou, la position et la route des navires *Orion*, *Superb*, *Leander*, *Saumarez* et *Mauritius*, lors de leur passage par le Déroit Nord de Corfou, les 15 mai 1946 et 22 octobre 1946.
8. Photographies des navires *Saumarez* (en dessous de la ligne de flottaison) et *Volage* (avec l'avant emporté) prises peu de temps après l'explosion du 22 octobre 1946.
9. Calque de l'Amirauté indiquant la position des navires britanniques au moment de l'explosion.
10. Rapport sur les dommages causés au *Saumarez* (8 décembre 1946).
11. Rapport sur les dommages causés au *Volage* (30 novembre 1946).
12. Liste des marins tués, et indication des pensions, etc., à verser aux ayants droit.
13. Liste des marins blessés et exposé des dépenses, pensions, etc.
14. Exposé du coût des réparations à faire au navire *Volage* et du coût de remplacement du navire *Saumarez*.
15. Procès-verbaux des Comités de déminage.
16. Rapports du capitaine Mestre (16 et 23 novembre 1946).
(Il y a eu deux rapports, l'un et l'autre en français. Le motif pour lequel deux rapports furent présentés est que le capitaine Mestre désirait apporter certaines corrections dans son second rapport à certaines allégations faites par lui dans son premier rapport.)
17. Rapports sur l'opération « Retail » établis par le contre-amiral Kinahan et le capitaine de frégate Whitford. (Opération de déminage du 13 novembre 1946.)

133 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE I)

18. Carte montrant la position dans laquelle furent trouvées les mines, le 13 novembre 1946.
19. Photographies des mines.
20. Rapport sur les mines examinées à l'Institut spécial de l'Amirauté, Leigh Park House, Hants.
21. Carte montrant les défenses de Saranda.
22. Affidavit du capitaine marchand Bargellini relatif à l'incident du 29 octobre 1946 qui s'est passé pour les chalands de l'U. N. R. R. A. (31 décembre 1946).
23. Documents et comptes rendus des séances du Conseil de Sécurité, etc., relatifs au différend.
24. Troisième rapport intérimaire du Comité central de déminage des eaux européennes après la guerre (1^{er} octobre 1946 — 30 juin 1947).
25. Carte n° 2711 indiquant la position des mines.
26. Deux signaux relatifs au dragage du Déroit de Corfou en octobre 1944.
27. Extraits de *Hansard* (Débats parlementaires), contenant diverses déclarations du secrétaire d'État aux Affaires étrangères relatives à l'Albanie.
28. Télégramme de l'amiral commandant la 15^{me} escadre de croiseurs, relatant l'incident du 15 mai 1946.
29. Copies photostatiques d'extraits du rapport politique du 29 juillet 1945, dont certaines parties figurent à l'annexe II du Contre-Mémoire albanais.
30. Texte de la déclaration faite par l'amiral Willis, en date du 26 octobre 1946.
31. Photographie du *Saumarez* qui manquait à l'annexe 8 du Mémoire du Royaume-Uni.
32. Extrait du troisième rapport intérimaire du Comité central de déminage des eaux européennes après la guerre.
33. Affidavit de l'officier commandant le *Skipjack*, certifiant que les mines apportées à Malte étaient celles qui avaient été trouvées à Corfou (5 septembre 1947).
34. Petite carte montrant les secteurs dragués à la date du 12 novembre 1946.
35. Procès-verbaux du Comité central de déminage des eaux européennes après la guerre (25 mai 1945 — 19 mai 1948).
36. Procès-verbaux du Comité de déminage de la Zone méditerranéenne (5 novembre 1945—11 mai 1948).
37. Extraits du Procès-verbal de la première réunion du Comité de déminage de la Zone méditerranéenne (5 novembre 1945) et de la quatrième réunion (deuxième séance — 27 février 1946).

B. — *Après la clôture de la procédure écrite :*

a) *Avant les audiences :*

38. Déposition sous serment faite à Londres, le 4 octobre 1948, par Karel Kovacic, anciennement capitaine de corvette de la Marine yougoslave.
39. Carte annexée à la déposition susmentionnée, montrant la route que suivraient, vraisemblablement, les navires pour se rendre de Sibenik à Boka Kotorska et au Déroit de Corfou.

- 39 bis. Calque établi d'après le croquis de Panikovac de l'Institut hydrographique yougoslave du 20 novembre 1948 (déposé par l'agent du Gouvernement albanais) avec indication de la position des mouilleurs de mines « M » dans l'anse de Panikovac.
40. Copie d'une note du ministère des Affaires étrangères à l'ambassade britannique à Athènes, 13 août 1948.
41. Affidavit du capitaine de frégate Swarder (22 octobre 1948) concernant les opérations de déminage et d'exploration dans le Déroit de Corfou en octobre 1944, janvier et février 1945.
42. Extrait des instructions de l'Amirauté relatives au déminage en temps de guerre.
43. Carte indiquant les secteurs déminés en octobre 1944.
44. Affidavit de M. D. G. Jacobs, lieutenant en premier à bord du BYMS 2009 de la 153^{me} flottille de déminage, en octobre 1944 (22 octobre 1948).
45. Affidavit du capitaine de frégate Swarder, indiquant la manière dont ont été dressées les cartes Médri (22 octobre 1948).
46. Journaux de navigation du *Volage*, du *Mauritius* et du *Leander*.
47. Affidavit du lieutenant de vaisseau Godsall, officier de quart à bord du *Saumarez* le 22 octobre 1946, de 14 h. à 14. h. 53 (22 octobre 1948).
48. Rapport d'une commission navale constituée lors de l'arrivée du *Saumarez* à Corfou (24 octobre 1946).
49. Carte indiquant la route suivie par le *Saumarez*, dressée par les membres de la commission navale susmentionnée.
50. Affidavit du capitaine de frégate Paul, officier commandant à bord du *Volage* le 22 octobre 1946 (22 octobre 1948).
51. Carte indiquant la route suivie par le *Volage*, dressée par le commandant Paul.
52. Copie certifiée conforme de la lettre adressée par le commandant en chef en Méditerranée à l'Amirauté, pour transmettre le programme établi par lui de la croisière d'automne de sa flotte (15 août 1946).
53. Copie photostatique du rapport de mer du *Volage*, par le capitaine de frégate Paul (23 octobre 1946).
54. Copie photostatique du rapport de mer du *Saumarez*, par le capitaine de vaisseau Selby (23 octobre 1946).
55. Copie photostatique du rapport de mer du *Leander*, par le capitaine de vaisseau Otway Ruthven (23 octobre 1946).
56. Copie photostatique du rapport de mer de l'*Ocean*, par le capitaine de vaisseau John (24 octobre 1946).
57. Copie certifiée conforme du rapport du contre-amiral Kinahan, commandant de la première escadre de croiseurs à bord du *Mauritius*, sur les explosions causées par des mines à bord du *Saumarez* et du *Volage* (23 octobre 1946).
58. Exemple original d'une carte allemande saisie par les Alliés à l'Amirauté allemande à Berlin (mer Ionienne et golfe de Tarente. côte sud-ouest de la Grèce).
59. Affidavit du capitaine de frégate Whitford, officier supérieur de la 5^{me} flotte de déminage de mars à décembre 1946, exposant la différence entre les mines récemment mouillées et celles qui ont séjourné longtemps dans l'eau (22 octobre 1948).

60. Photographies M 1, 2 et 3 d'une mine allemande ayant séjourné deux ans dans l'eau, avec attestation du colonel Golemis.
 61. Photographies M 4, 5, 6, 7 et 8 d'une mine allemande ayant séjourné cinq ans dans l'eau, avec attestation du capitaine de frégate Littleboy.
 62. Télégrammes échangés entre le commandant en chef en Méditerranée et l'Amirauté avant l'incident du 22 octobre 1946, énonçant les instructions données par l'Amirauté au sujet du passage des navires de la Marine royale par le Déroit de Corfou.
 63. Télégrammes échangés entre le commandant en chef en Méditerranée et l'Amirauté, énonçant les instructions de l'Amirauté relatives à l'opération « Retail ».
 64. Affidavit du professeur J. E. Harris, professeur de zoologie à l'Université de Bristol, concernant l'état des mines draguées le 13 novembre 1946 dans le Déroit de Corfou (27 octobre 1948).
 65. Affidavit de M. N. I. Hendey, du Laboratoire métallurgique central de l'Amirauté à Emsworth, exposant les raisons de l'absence d'encrassement des mines mouillées dans la mer Noire (25 octobre 1948).
 66. Affidavit du capitaine de frégate Moloney, certifiant qu'aucun dépôt de mines allemandes n'a été laissé en Grèce (29 octobre 1948).
- b) *Au cours des audiences :*
67. Photographie de l'anse de Panikovac.
 68. Copie de deux télégrammes de l'Amirauté britannique, en date du 9 novembre 1948, concernant le *Mljët* et le *Meljine*.
 69. Copie de deux télégrammes du ministère de l'Air du Royaume-Uni, en date du 8 novembre 1948, concernant les conditions atmosphériques et la hauteur du soleil à Sibenik les 16, 17 et 18 octobre 1946.
 70. *Jane's Fighting Ships 1946-1947.*
 71. Photographies de mines trouvées lors de l'opération de déminage, le 13 novembre 1946. (Ces photographies avaient été soumises en 1947 au Conseil de Sécurité et portaient les nos VI b) et VI c)).
 72. Traité d'amitié et d'assistance mutuelle entre la Yougoslavie et l'Albanie (9 juillet 1946. — La date ne figurait pas sur l'exemplaire déposé.)
 73. Accord économique entre la Yougoslavie et l'Albanie (27 novembre 1946. — La date ne figurait pas sur l'exemplaire déposé.)
 74. *Marinkalender 1947.*
 75. *School and College Atlas* (publié à Londres : G. W. Bacon & Co.).
 76. *Leopold's Wereldatlas* (publié à La Haye : H. P. Leopold).
 77. *Serial Map Service Atlas* (publié à Londres, 1947).
 78. *The Citizen's Atlas of the World* (publié à Edimbourg et Londres, 1944).
 79. Brouillon du journal de navigation du *Mauritius*.
 80. Document montrant les différences existant entre les annotations figurant sur le journal de navigation (mis au net) et le brouillon du journal de navigation du *Mauritius*.
 81. Trois fragments de la mine qui a heurté le *Volage*.
 82. Extrait du rapport adressé, le 29 mai 1946, par le contre-amiral Kinahan au commandant en chef des forces méditerranéennes,

relatif aux activités de son escadre du 29 avril au 25 mai 1946 (paragraphe 23, relatif au passage de l'escadre par le Déroit de Corfou le 15 mai 1946).

83. *Warships of the World*, Victory Edition, U. S. A.
84. Deux croquis faits par le capitaine de corvette Kovacic lors de l'audience du 24 novembre 1948, au matin, montrant un des bateaux yougoslaves avec les rails et le mécanisme permettant de mouiller les mines.
85. Photographie de l'anse de Panikovac sur laquelle le capitaine de corvette Kovacic a tracé une flèche montrant l'entrée du tunnel qui servait de dépôt pour les mines (audience du 24 novembre 1948, matin).
86. Deux plans schématiques de la région de Sibenik sur lesquels le capitaine de corvette Kovacic a indiqué : a) le trajet qu'il a suivi en vedette à moteur et l'endroit d'où il a pu reconnaître les mines ; b) la jetée d'où aurait été probablement prise la photographie de l'anse de Panikovac (audience du 24 novembre 1948, matin).
87. Rapport de la 153^{me} Flottille de déminage (8 octobre 1944) sur le déminage des chenaux de Korcula et de Scedro, accompagné d'un calque indiquant les opérations de déminage.
88. Dossier relatif aux mines mouillées par les Allemands (documents allemands).
89. Dossiers allemands relatifs aux stocks de mines.
90. Original du rapport de mer du *Leander*, établi le 23 octobre 1946 par le capitaine de vaisseau Otway Ruthven (dont une copie photostatique avait déjà été déposée), avec signature certifiée conforme par le capitaine de vaisseau Selby.
91. Calque indiquant la route suivie par le *Leander* le 22 octobre 1946, daté du 23 octobre 1946 et annexé au rapport de mer du capitaine de vaisseau Otway Ruthven (ce calque doit remplacer la carte itinéraire, établie le 26 décembre 1946, qui avait été déposée en annexe 7 au Mémoire britannique).
92. Copie dactylographiée du rapport de mer du *Volage*, établi le 23 octobre 1946 par le capitaine de frégate Paul (dont une copie photostatique avait déjà été déposée), avec attestation du capitaine de frégate Paul.
93. Copie originale du rapport adressé, le 29 mai 1946, par le contre-amiral Kinahan au commandant en chef des forces méditerranéennes, relatif aux activités de son escadre du 29 avril au 25 mai 1946, avec signature certifiée par le capitaine de frégate Whitford.
94. Croquis fait par le capitaine de corvette Kovacic lors de l'audience du 26 novembre 1948 au matin, montrant la position du *Mljet* et du *Meljine* tels qu'il les a vus le soir du 17 ou du 18 octobre 1946, vers 18 h. 30.
95. Plan schématique de la région de Sibenik sur lequel le capitaine de corvette Kovacic a indiqué l'emplacement de la maison d'où il a vu le *Mljet* et le *Meljine* le 17 ou le 18 octobre 1946, vers 18 h. 30 (audience du 26 novembre 1948, au matin).
96. Croquis fait par le capitaine de corvette Kovacic lors de l'audience du 25 novembre 1948, après-midi, montrant la position du *Mljet* et du *Meljine* par rapport à l'entrée du tunnel de l'anse de Panikovac, le 17 ou le 18 octobre 1946, vers 16 h. 30.

97. Deux croquis faits par le capitaine de corvette Kovacic lors de l'audience du 26 novembre 1948, après-midi, montrant la manœuvre effectuée par le *Mljet* et le *Meljine* pour faciliter la mise à bord des mines, et la position des deux bateaux lors du chargement des mines.
98. Croquis montrant un dragueur de mines avec son câble coupant l'amarre d'une mine, et une mine déjà coupée (croquis fait par le capitaine de frégate Sworder et montré à la Cour lors de l'audience du 22 novembre 1948, au matin).
99. Diagramme montrant les opérations de dragage de mines amarrées offrant cent pour cent de sécurité (diagramme établi par le capitaine de frégate Sworder et montré à la Cour lors de l'audience du 22 novembre 1948, au matin).
100. Photographie montrant le *Mauritius* et le *Saumarez* après l'explosion (cette photographie avait été soumise en 1947 au Conseil de Sécurité et portait le n° II a), A. 4).
101. Deux extraits de journaux illustrés yougoslaves montrant deux photographies d'un mouilleur de mines avec son mât de charge.
102. Carte de Sibenik, de l'armée des États-Unis d'Amérique (échelle 1/50.000).
103. Carte de l'Amirauté n° 1581 : Abords du port de Sibenik.
104. Photographie (n° 4025), prise par avion, de Sibenik et de l'anse de Panikovac.
105. Page d'un journal illustré montrant la vue que l'on a sur la mer d'une maison située près de l'endroit où résidait Keric.
106. Calque du croquis de Panikovac établi par l'Institut hydrographique yougoslave, 20 novembre 1940 (original déposé par l'Albanie).
107. Télégramme reçu de Rome par la délégation britannique et relatif aux bulletins météorologiques publiés à Sibenik les 17 et 18 octobre 1946 (24 novembre 1948).
108. Réponse donnée par les experts de la délégation britannique aux questions posées par M. le juge Ečer au comité mixte d'experts, le 30 novembre 1948 : 1) La lumière était-elle suffisante à 17 h. 35 pour permettre au capitaine de corvette Kovacic de voir les navires mouillés dans l'anse de Panikovac ? 2) Si la lumière était suffisante, la terre aurait-elle pu arrêter la vue ?
109. Lettre adressée, le 8 décembre 1948, par le capitaine de frégate Sworder au contre-amiral Moullec, transmettant une révision de la réponse commune à la question n° 5 du questionnaire soumis par les agents, le 26 novembre 1948, aux experts des deux Parties.
110. Affidavit de M. Zivan Pavlov (10 décembre 1948) certifiant que, entre le 23 et le 26 octobre 1946, il a vu, dans le golfe de Kotor, un mouilleur de mines yougoslave de la classe du *Meljine* se dirigeant vers les points de ravitaillement en combustible de Boka Kotorska (texte original en langue serbo-croate, avec traduction anglaise).
111. Carte de membre de l'Union syndicale des marins et travailleurs des ports de Yougoslavie au nom de Zivan Pavlov (texte en langue serbo-croate, avec traduction anglaise des passages pertinents).
112. *Instructions for rendering Safe Underwater Weapons—German Buoyant Mines.*—1943.

138 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE I)

113. Photographie, prise d'un avion en 1943, de la région de Saranda, montrant certains sentiers et routes.
114. Carte de la région de Saranda (1/50.000 Albania sheet 26-IV Saranda).
115. Amendements soumis par les experts navals du Royaume-Uni aux réponses qu'ils avaient données aux questions de M. le juge Eëer.
116. Photographies en six exemplaires du H. M. S. *Mauritius* (les photographies n^{os} A 1, A 2, A 3 et A 4 sont des exemplaires supplémentaires des photographies figurant au supplément 6 des Procès-verbaux du Conseil de Sécurité, et mal reproduites).

II. — PIÈCES DÉPOSÉES AU NOM DU GOUVERNEMENT D'ALBANIE.

A. — *Au cours de la procédure écrite :*

1. Lettre du représentant de la Grèce au Secrétaire général des Nations Unies (10 mars 1947).
2. Déclaration du capitaine Avdi Mati (4 octobre 1947).
3. Lettre du chef de la Mission militaire britannique en Albanie à l'état-major de l'Armée albanaise (25 janvier 1946).
4. Procès-verbal de la séance du Comité de déminage de la Zone méditerranéenne tenue le 2 juillet 1946.
5. Rapport sur l'incident du 15 mai 1946.
6. Lettre du représentant de l'Albanie au Secrétaire général des Nations Unies, 12 avril 1947.
7. Rapport sur l'incident du 22 octobre 1946.
8. Communiqué de l'agence Reuter du 26 octobre 1946.
9. Article 3 de l'Arrangement maritime albano-yougoslave du 10 septembre 1946.
10. Rapport sur les événements des 12 et 13 novembre 1946.
11. Rapport du général Hodgson en date du 29 juillet 1945 sur les provocations grecques.
12. Carte indiquant le passage de l'escadre de guerre britannique le 22 octobre 1946.
13. Carte du littoral albanaise de Saranda et de ses environs.
14. Rapport du commandement de la Marine yougoslave sur les champs de mines allemands.
15. Liste d'incidents de navires ayant heurté des mines, publiée par Lloyds.
16. « Actes agressifs du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie. »
17. « Provocations de guerre du Gouvernement monarcho-fasciste grec contre l'Albanie. »
18. Texte complet de l'Arrangement maritime albano-yougoslave du 10 septembre 1946.
19. Message du commandant en chef allié en Méditerranée, Maitland Wilson, au général-colonel Enver Hoxha (12 novembre 1944).
20. Message du M. Cordell Hull (28 novembre 1943).
21. Message de M. Edward Stettinius (22 mai 1945).

139 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE I)

22. Déclaration de M. Winston Churchill (4 novembre 1943).
23. Déclaration de M. Cordell Hull (non datée).
24. Lettre du général Hodgson félicitant le général Enver Hoxha à l'occasion des élections générales (4 décembre 1945).
25. Photocopies partielles des cartes Médri M. 6502 : n° 3, du 17 décembre 1945 ; n° 8, du 6 mai 1946 ; n° 12, du 26 août 1946, indiquant la route du canal nord de Corfou à ces dates. L'édition du 17 décembre 1945 montre la route sous le n° 18/54.
26. Télégramme du commandant du port de Saranda en date du 22 octobre 1946.
27. Lettre de l'état-major de l'Armée albanaise au ministère des Affaires étrangères à Tirana, 30 août 1948.
28. Résumé d'un article du journal *L'Étoile rouge*, reproduit par le journal *Bashkimi*, en date du 18 mai 1947.
29. Lettres de deux marins grecs adressées à la Commission d'enquête des Nations Unies en Grèce (15 février 1947).
30. Rapport sur la possibilité d'un mouillage de mines clandestin.
31. Calque indiquant la route suivie par le *Mauritius*, d'après la carte britannique annexe 7, et la position des mines d'après la carte britannique annexe 9.

B. — *Après la clôture de la procédure écrite :*

a) *Avant les audiences :*

32. Note adressée par la légation de Yougoslavie à La Haye à l'agent du Gouvernement albanais, en date du 8 novembre 1948, transmettant un communiqué du Gouvernement yougoslave concernant la déposition du capitaine de corvette Kovacic.
33. Calque indiquant le chenal déminé et la voie normale de la navigation passant au milieu du canal nord de Corfou.
34. Calque indiquant le chenal déminé et la zone du canal nord de Corfou d'une profondeur inférieure à 25 brasses.
35. Calque indiquant les positions respectives du chenal allemand et du chenal déminé.
36. Calque indiquant la position du champ de mines et le trajet suivi par les navires *Mauritius*, *Leander*, *Superb* et *Orion*.
37. Procès-verbaux du Conseil de Sécurité, Première Année, Seconde Série, Supplément n° 4.

b) *Au cours des audiences :*

38. Rapport de M. Jacques Chapelon, professeur d'analyse à l'École polytechnique de Paris, au sujet du passage du *Mauritius* dans un champ de mines.
39. Extrait de l'ordonnance n° 892 du ministère de la Défense nationale yougoslave, en date du 17 novembre 1945, concernant les dragueurs de mines M 1, M 2 et M 3 (texte en langue serbo-croate, avec traduction française visée à la légation de Yougoslavie à La Haye, comme conforme à l'original).
40. Attestation, en date du 17 novembre 1948, relative à la réparation des bâtiments de la classe et du type M, dans les chantiers de Sibenik, du 27 septembre au 9 novembre 1946 (texte en langue

- serbo-croate, avec traduction française visée à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conforme à l'original).
41. Photocopie d'une page du registre des réparations des chantiers de Sibenik (certifiée conforme à l'original, avec traduction française des inscriptions concernant les bâtiments M 1, M 2 et M 3, visée à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conforme à l'original).
 42. Calcul sur la hauteur du soleil à Sibenik le 18 octobre 1946 à 15 h. 15, établi par le capitaine Ormanov.
 43. Attestation relative à l'officier Drago Blazevic, en date du 17 novembre 1948 (texte en langue serbo-croate, avec traduction française visée à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conforme à l'original).
 44. Certificat relatif aux mouvements des bâtiments de la classe et du type M en octobre 1946, en date du 17 novembre 1948 (texte en langue serbo-croate, avec traduction française visée à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conforme à l'original).
 45. Carte de l'Amirauté britannique n° 1581 : Abords du port de Sibenik.
 46. Croquis de Panikovac établi par l'Institut hydrographique yougoslave en date du 20 novembre 1948.
 47. Plan de cadastre de la ville de Sibenik.
 48. Photographies nos I, II et III de Panikovac prises du quai de Cipad, ou des environs.
 49. Photographies nos IV et V, prises en direction de Panikovac de la terrasse où se trouvait le capitaine Kovacic.
 50. Carte italienne de Sibenik (n° 558).
 51. Rapport de la « Commission » yougoslave au sujet de l'indisponibilité des bâtiments M 1, M 2 et M 3 (trois documents originaux datés du 11 novembre 1946, avec traductions françaises visées à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conformes aux originaux).
 52. Fiches de travail des chantiers de Sibenik pour les commandes nos 920, 921 et 922 concernant les bâtiments M 1, M 2 et M 3 (documents originaux en langue serbo-croate, avec traductions françaises visées à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conformes aux originaux).
 53. Fiche de travail concernant le bâtiment M 1, portant la signature du capitaine de corvette Kovacic (document original en langue serbo-croate, avec traduction française visée à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conforme à l'original).
 54. « Commandes de travail » nos 920, 921 et 922 adressées à la direction des chantiers de Sibenik en date du 26 septembre 1946 et concernant les réparations à effectuer aux chaudières des bâtiments M 1, M 2 et M 3 (trois documents originaux en langue serbo-croate, avec traductions françaises visées à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conformes aux originaux).
 55. Affidavit de la présidence du Gouvernement de la République fédérative populaire de Yougoslavie au sujet de l'heure légale en Yougoslavie (texte en langue serbo-croate daté du 27 novembre 1948, avec traduction française visée à la légation de Yougoslavie à La Haye comme conforme à l'original).
 56. Réponse donnée par les experts de la délégation albanaise (4 décembre 1948) aux questions posées par M. le juge Eëer au Comité mixte d'experts, le 30 novembre 1948 : 1) La lumière

141 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE I)

- était-elle suffisante à 17 h. 35 pour permettre au capitaine de corvette Kovacic de voir les navires mouillés dans l'anse de Panikovac ? 2) Si la lumière était suffisante, la terre aurait-elle pu arrêter la vue ?
57. *Instructions nautiques pour la Méditerranée orientale*, édition Imprimerie nationale, 1945.
 58. Croquis montrant la partie d'un bâtiment de la classe M qui aurait pu être aperçue, la nuit, de la côte, d'une altitude de 15 pieds, le bâtiment étant : 1) à 550 m. de la côte ; 2) à 1,5 mille de la côte (croquis fait par le capitaine Ormanov et montré à la Cour lors de l'audience du 8 décembre 1948, après-midi).
 59. Registre des chantiers navals de Sibenik.
 60. Carte « Europe et Afrique du Nord », feuille 4, publiée par l'Institut géographique national français en 1941 — avec indication des lignes maritimes.
 61. Quatre photographies montrant la côte près de Saranda.
 62. Croquis établissant approximativement les hauteurs de l'anse de Panikovac en direction de Sibenik (croquis fait par le contre-amiral Moulec).
 63. Observations du contre-amiral Moulec sur les rapports du capitaine de frégate Sworder relatifs à la position des navires dans les eaux de Panikovac.
 64. Rapport en original du commandant du 1^{er} régiment d'infanterie en date du 15 mai 1946.
 65. Texte original de la lettre du 16 mai 1946 adressée à Tirana.
 66. Texte original du rapport du capitaine Ali Shtino en date du 23 octobre 1946 (relatif aux incidents du 22 octobre 1946).

III. — PIÈCES DÉPOSÉES CONJOINTEMENT PAR LES PARTIES.

A. — *Au cours de la procédure écrite :*

1. Compromis entre l'Albanie et le Royaume-Uni en date du 25 mars 1948.

B. — *Au cours de la procédure orale :*

2. Questionnaire établi par M. Pierre Cot et sir Eric Beckett et soumis aux experts des deux Parties le 26 novembre 1948 : position du soleil à Sibenik les 17 et 18 octobre 1946.
3. Réponses, établies d'accord entre les Parties, au questionnaire susmentionné (27 novembre 1948).
4. Deux diagrammes montrant le moment auquel une ombre aurait été projetée sur la jetée où les mines étaient chargées.
5. Croquis schématique de la région de Sibenik avec indication des points les plus proches d'où la jetée aurait été visible au cours du trajet effectué par la vedette où se trouvait le capitaine Kovacic (trois trajets possibles sont indiqués dans le questionnaire).
6. Note commune des experts britanniques et albanais sur les questions posées par M. le juge Ečer au Comité mixte d'experts, le 30 novembre 1948 : 1) La lumière était-elle suffisante à 17 h. 35 pour permettre au capitaine Kovacic de voir les navires mouillés dans l'anse de Panikovac ? 2) Si la lumière était suffisante, la terre aurait-elle pu arrêter la vue ?

ANNEXE 2

RAPPORT DES EXPERTS EN DATE DU 8 JANVIER 1949

[Traduction.]

Le Comité d'experts navals désignés, le 17 décembre 1948 par la Cour internationale de Justice, a l'honneur de soumettre ci-après à la Cour les réponses — adoptées à l'unanimité de ses membres — aux questions qui lui avaient été posées.

Question 1). *Examen de la situation du Détroit Nord de Corfou à la veille du 22 octobre 1946 au point de vue :*

a) *de l'emplacement du chenal déminé.*

1) a) RÉPONSE :

La route allemande, indiquée dans l'annexe 2 du Mémoire du Royaume-Uni, ne peut être l'axe central d'un chenal déminé large d'un mille, parce que, dans ce cas, la limite occidentale couperait le champ de mines G 146 c.

Quand la marine britannique a décidé, en 1944, de draguer un chenal dans le Détroit Nord de Corfou, les routes 18/32 et 18/34 ont été créées, ce qui, à notre avis, était la seule manière pratique d'ouvrir un passage dans le Détroit de Corfou, sans procéder au dragage inutile du champ de mines QBY 539. Nous estimons donc que les routes 18/32 et 18/34 constituaient la voie la plus rapide et la plus sûre pour ouvrir un itinéraire à travers le chenal du Détroit Nord de Corfou.

b) *de l'efficacité du déminage antérieurement effectué.*

1) b) RÉPONSE :

Pour pouvoir décider si les opérations de déminage auxquelles il a été procédé, au mois d'octobre 1944 et au mois de janvier 1945, ont été efficaces, il est nécessaire d'examiner les rapports de déminage. Ces derniers, toutefois, n'ont pu être produits. Mais il faut se souvenir :

- 1° que la marine britannique avait une grande expérience du déminage ;
- 2° que le dragage d'un champ de mines amarrées est bien plus facile que celui d'un champ de mines de fond ;
- 3° que le déminage d'un champ de mines amarrées peut, s'il est exécuté comme il convient, être considéré comme offrant une sécurité de 100% ;

Note. — Strictement parlant, un chenal ne peut être déclaré sûr qu'à l'époque où il a été dragué. On ne peut garantir qu'à l'avenir le chenal conserve le même degré de sécurité. Une personne mal-intentionnée peut poser des mines — c'est ce qui s'est produit dans le cas présent — et la possibilité très lointaine existe également qu'une mine, qui avait coulé au fond lorsqu'elle avait été

mouillée revienne plus tard à la profondeur « correcte ». Mais, si l'on devait tenir compte de ces possibilités, il s'ensuivrait que l'on ne pourrait déclarer sûres des eaux quelconques et les secteurs minés ne pourraient jamais plus être utilisés ;

- 4° que ce chenal avait été dragué de façon à permettre le passage de transports de troupes et de fournitures destinées au front italien,

vu ce qui précède, nous estimons que le déminage a été opéré avec le plus grand soin possible.

et c) *du risque de rencontrer dans ce chenal des mines flottantes par suite du voisinage de champs de mines anciens, avec examen des documents allemands en vue d'y rechercher des indications sur les types de mines qui y avaient été mouillées.*

1) c) RÉPONSE :

La présence des champs de mines italiennes amarrées au large de Corfou expliquerait la possibilité qu'il se trouvât dans cette région des mines flottantes. Nous ne pouvons cependant concevoir qu'un rapport puisse être établi entre la présence éventuelle de mines flottantes et l'accident survenu au *Saumarez* et au *Volage*, car la nature des avaries causées aux deux navires ci-dessus mentionnés exclut la moindre possibilité que ces avaries aient été causées par une mine flottante.

On estime souvent que les mines flottantes constituent un danger sérieux pour la navigation. Ceci est entièrement erroné.

Autant que nous le sachions, il n'a pas été prouvé catégoriquement que plus d'un seul navire¹ suivant un itinéraire en ligne droite (comme c'était le cas pour le *Saumarez* et le *Volage*) ait été endommagé par une mine flottante, bien que des milliers de celles-ci aient été mises à l'eau au cours des deux grandes guerres.

A la vérité, on cite dix autres cas où des navires se seraient *prétendument* heurtés à des mines flottantes ; mais ces cas n'ont pas été prouvés.

Indépendamment d'autres raisons évidentes, telles que le très faible espace occupé dans la mer par une mine, la facilité qu'il y a à l'apercevoir à la lumière du jour et son innocuité normale, il y a le fait que la lame d'étrave écarte la mine du navire.

Des expériences pratiques approfondies ont démontré qu'il est impossible de heurter exprès une mine flottante, quelque effort que l'on fasse.

Quelle que soit la possibilité que deux mines détachées de l'ancien champ de mines allemand aient flotté dans ces parages, ceci, comme il a été dit plus haut, n'offre aucun intérêt dans la présente espèce, car les avaries causées aux deux navires n'ont aucunement pu être provoquées par des mines flottantes.

D'un examen approfondi des documents allemands il ressort :

1. Que, jusqu'au 23 octobre 1944, il n'a été mouillé que des mines italiennes dans la région du canal Nord de Corfou ;

¹ Le *Betty Hindley*, 7 octobre 1947.

2. Qu'au mois d'avril 1945 on disposait à Trieste de mines du type GY ;
3. Qu'aucun numéro de fabricant ne figure sur ces documents.

Note. — Chaque mine porte un numéro étampé sur sa plaque inférieure. Les Allemands, suivant une méthode très étudiée adoptée par eux, réunissaient tous les détails relatifs aux mines dans des documents qu'ils appelaient *Kennkarten*. Si l'on retrouvait ces cartes, pour la zone de l'Adriatique, il serait possible de comparer les plaques inférieures des mines draguées avec les indications fournies par les *Kennkarten*, afin de découvrir le lieu d'origine des mines posées dans le Déroit Nord de Corfou.

Question 2). *Examen des renseignements et documents concernant la navigation du Mauritius, du Saumarez et du Volage en vue de déterminer s'il en résulte quelques présomptions et lesquelles touchant l'identité du type des mines qu'ont heurtées ces deux derniers bâtiments et du type des mines découvertes le 13 novembre 1946. Déterminer le degré de certitude qui s'attache, de l'avis des experts, à ces présomptions.*

2) RÉPONSE :

Bien que l'on relève, dans les journaux de navigation du *Mauritius*, du *Leander* et du *Volage*, quelques inexactitudes au sujet de la vitesse et de la route des navires, nous considérons comme hors de doute que le *Saumarez* et le *Volage* ont heurté des mines, alors qu'ils occupaient approximativement les positions indiquées dans l'annexe 9 du Mémoire du Royaume-Uni.

Même si les deux navires ont heurté des mines plus près de la limite nord du chenal, leur accident est cependant dû aux deux lignes de mines indiquées à l'annexe 9.

Nous concluons donc nettement que les deux navires ont heurté des mines du même type que celles qui ont été draguées le 13 novembre 1946.

Question 3). *Examen des renseignements et documents relatifs aux avaries subies par le Saumarez et le Volage et des fragments d'engin trouvés sur le Volage en vue de déterminer s'il en résulte quelques présomptions et lesquelles touchant la nature des mines qu'ont heurtées ces bâtiments. Déterminer le degré de certitude qui, de l'avis des experts, s'attache à ces présomptions.*

3) RÉPONSE :

Dans la mesure où il est possible d'apprécier les dommages subis par le *Saumarez* et le *Volage*, qui étaient des navires de construction moderne, ces dommages doivent avoir été causés par l'explosion d'une mine de contact amarrée, contenant une charge d'explosif d'environ 600 lb. Les raisons qui viennent à l'appui de cette manière de voir sont les suivantes :

145 AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU (FOND) (ANNEXE 2)

- 1° une mine de fond ne causerait pas une avarie de cette nature, et certainement pas à cette profondeur d'eau ;
- 2° ainsi qu'il a été expliqué plus haut, on peut entièrement mettre de côté l'hypothèse d'une mine flottante ;
- 3° la seule possibilité qui subsiste est celle d'une mine de contact amarrée.

Des fragments trouvés sur le *Volage*, les deux petits éclats, légèrement incurvés, ne sont évidemment pas des morceaux de l'enveloppe d'une mine, car ils sont en fonte. Un troisième fragment, qui est une partie du raccord servant à adapter l'antenne, s'adapte parfaitement aux antennes et aux éléments d'une mine GY ou d'une mine GR, cette pièce étant identique sur les mines de ces deux types.

Question 4). Rechercher si a) de la position des mines draguées le 13 novembre 1946, b) du fait qu'un dragage complet des eaux albanaises dans cette région n'a pas été effectué à cette date, et c) du passage du Mauritius, le 22 octobre 1946, sans heurter aucune mine, on peut tirer quelques conclusions et lesquelles touchant l'existence d'un champ de mines méthodiquement établi et, selon le dispositif ainsi reconnu, touchant l'objectif auquel ce champ de mines paraît répondre.

4) RÉPONSE :

La position des mines draguées le 13 novembre 1946 indique nettement que les mines ont été méthodiquement disposées sur deux rangées.

Tout dragage antérieur, opéré dans le chenal de la route Médri, aurait nécessairement conduit à la découverte de ces mines, si elles avaient été mouillées à cette époque.

Le champ de mines était habilement placé, comme si son objet eût été à la fois offensif et défensif : 1) offensif : afin d'empêcher le passage, par le chenal, de navires ayant un tirant d'eau de quelque dix pieds ou plus ; 2) défensif : afin d'empêcher les navires du même tirant d'eau de pénétrer dans la baie de Saranda.

Le fait que le *Mauritius* a traversé sans accident le champ de mines montre simplement que ce navire a eu de la chance. Il n'y a rien d'étrange, étant donné la densité des mines qu'a révélée le dragage, à ce qu'un navire passe au travers d'un champ de mines de cette nature.

Question 5). De l'état des mines draguées le 13 novembre 1946, pouvez-vous tirer quelques conclusions et lesquelles au sujet de la date à laquelle ces mines ont été mouillées et, en particulier, au sujet de leur mouillage avant ou après le 22 octobre 1946 ?

5) RÉPONSE :

L'état des mines draguées au cours de l'opération de déminage du 13 novembre 1946 — ainsi qu'il ressort du Supplément n° 6 aux Comptes rendus officiels du Conseil de Sécurité — porte à conclure que les mines sont à considérer comme ayant été récemment mouillées.

Nous ne sommes pas en mesure d'indiquer une *date*, même approximative, à l'égard du mouillage. La quantité de coquillages, la végétation, la rouille, etc., dépendent de bien des éléments, qui varient considérablement selon les conditions existantes. Seules des expériences, auxquelles il serait procédé durant la même saison de l'année et dans les mêmes eaux, pourraient fournir des données suffisantes pour permettre d'évaluer approximativement l'âge du champ de mines.

Ne disposant que de renseignements d'ordre général, tout ce que nous sommes prêts à affirmer avec certitude est que les mines ne peuvent en aucune manière appartenir à un champ de mines qui aurait été mouillé durant la guerre.

Il est impossible de dire, en réponse à la question posée, si les mines ont été mouillées avant ou après le 22 octobre 1946. L'état des mines n'a certainement pas subi de modification appréciable entre le 21 et le 23 octobre.

Question 6). Compte tenu des réponses, établies d'accord entre les Parties, aux questions relatives à la position du soleil à Sibenik les 17 et 18 octobre 1946 et sur la base des éléments du dossier, l'examen des circonstances de fait tenant à la date, à l'heure, au site, aux conditions de visibilité, à la situation des objets (navires, mines, antennes, rails), à leurs forme, couleur et dimensions, vous conduit-il à la conclusion que, dans les conditions où se trouvait le témoin Kovacic, il était possible d'observer le chargement et la présence de mines GY à bord de navires de la classe « M », dans l'anse de Panikovac, ainsi que de rails sur ces navires ?

6) RÉPONSE :

On aurait pu observer :

I. A 16 h. 15 :

- a) Les deux navires de la classe « M », s'ils avaient été ancrés dans l'anse de Panikovac ;
- b) les mines et leurs crapauds à bord de ces navires ;
- c) le chargement des mines.

Ces observations auraient pu facilement être faites, quelle que soit celle des trois routes indiquées sur la carte N. I. D. 14/32/48, annexe C, dossier E.II/1/72, qu'ait suivie la vedette.

En outre, pourvu que les navires aient été mouillés du côté nord de l'anse, ainsi que l'a indiqué le témoin Kovacic, on aurait pu observer :

- d) que les mines étaient fraîchement peintes (éclat de la peinture).

Si la vedette avait suivi la route i), elle serait passée à une distance d'environ 450 m. de l'anse, et alors

- e) les antennes et les rails auraient pu être aperçus, mais faiblement.

Si les routes ii) ou iii) avaient été suivies, nous estimons qu'il aurait été impossible d'apercevoir les antennes ou les rails.

II. A 17 h. 35 :

A la condition que la vue n'ait pas été arrêtée par des obstacles :

- f) On aurait peut-être aperçu de la maison de Keric les silhouettes des navires chargés de mines.

Les conclusions a) à f), énoncées ci-dessus, se fondent sur des expériences auxquelles il a été procédé à la « base navale A » (voir annexe 1¹). Ces expériences ont été effectuées à une heure du jour qui correspondait à 17 h. 28 à Sibenik le 18 octobre 1946 et dans des circonstances semblables.

Obstacles ayant pu arrêter la vue :

Les Parties ont exprimé trois opinions différentes au sujet de la position éventuelle des navires à 17 h. 35.

1. Les navires auraient été amarrés le long de la jetée sud-ouest : dans ce cas, la configuration du terrain aurait empêché de les apercevoir.
2. Les navires auraient été amarrés le long de la partie située le plus à l'ouest de la jetée nord-est : dans ce cas, ils auraient été également dissimulés à la vue.
3. Les navires auraient été amarrés le long de la jetée « construite » pour prolonger le quai nord-est.

Sur la base des documents déposés au Greffe de la Cour — notamment l'annexe 4 (V), dossier E.II/1/77 — nous estimons que les indications données par l'expert naval du Royaume-Uni, dans l'appendice 2 à l'annexe 1, dossier E.II/1/89, au sujet de la configuration du terrain, paraissent être les plus exactes. Dans ce cas, les silhouettes des navires auraient pu être partiellement aperçues de la maison de Keric.

On ne saurait, sans une inspection sur les lieux, donner une réponse plus précise.

Question 7). Déterminer :

- a) *le nombre de mines GY qu'un navire mouilleur de mines de la classe « M » peut charger.*

7) a) RÉPONSE :

Nous estimons que les navires de la classe « M » sont d'environ 130 tonnes, auquel cas les dimensions indiquées dans le *Marinkalender* suédois seraient approximativement exactes.

Étant donné ces dimensions, le nombre de mines GY que pourraient charger ces mouilleurs de mines serait de vingt, si un poids pareil, sur le haut, ne mettait pas en danger la stabilité de celui-ci.

- b) *le temps nécessaire pour que deux navires de ce type disposant chacun d'un mât de charge et d'un treuil à vapeur et placés approximativement dans la position indiquée par le témoin Kovacic, prennent leur chargement complet de mines.*

7) b) RÉPONSE :

Dans des conditions normales, il serait possible de charger en une minute et demie une mine avec un mât de charge. Ce temps se fonde

¹ Non reproduite.

sur un grand nombre de données, émanant de nos trois marines ; les temps indiqués sont remarquablement concordants.

Dans des conditions moins favorables, le temps nécessaire ne devrait pas dépasser trois minutes par mine et par mât de charge.

Nous estimons que la pleine charge de mines aurait pu être embarquée en une heure.

et c) si les mines type GY sont normalement pourvues d'antennes quand elles sont chargées sur le navire ou si, au contraire, les antennes doivent normalement être fixées sur les mines au moment du mouillage.

7) c) RÉPONSE :

Les mines GY ne sont pas pourvues d'un dispositif protecteur pour les antennes.

Ces mines sont mises en place avec ou sans leurs antennes, selon les instructions données par les autorités intéressées. A notre avis, la méthode la plus sûre consisterait à dévisser les couvercles de bakélite et à visser les antennes, une fois les mines à bord.

Cette opération exige environ 5 minutes par mine, si elle est effectuée par une personne non spécialisée ; il pourrait y être procédé à tout moment avant le mouillage des mines.

Question 8) i). En supposant que les mines découvertes le 13 novembre 1946 aient été mouillées à quelque moment, au cours des quelques mois précédents, quel que soit l'auteur de ce fait, étudier les renseignements que l'on possède sur a) le nombre et la nature de ces mines, b) les moyens de les mouiller, et c) le temps nécessaire à cet effet, compte tenu des différents états de la mer, des circonstances locales et des différentes circonstances atmosphériques, et déterminer si l'on peut, de cette étude, tirer quelques conclusions et lesquelles au sujet i) des moyens employés pour l'établissement du champ de mines découvert le 13 novembre 1946.

8) i) RÉPONSE :

Il n'est pas douteux que les mines GY, au nombre de 24 ou plus, qui ont été mouillées à Saranda, ont été placées dans la position qu'elles occupaient par un navire de surface. Ce n'est pas par des sous-marins ou des avions que s'effectue le mouillage de mines GY.

Le temps nécessaire au mouillage de ces mines est approximativement le même que celui qu'il faut à un navire à vapeur pour parcourir la distance comprise entre les points où le barrage des mines doit être installé, augmenté du temps nécessaire pour s'approcher de la région surveillée, pour quitter cette région et pour prendre des alignements.

Au total, le temps durant lequel des mouilleurs de mines se seraient trouvés dans les eaux situées entre le cap Kiephali et le monastère Saint-Georges aurait été d'environ 2 h. 1/2, la vitesse étant de 6 nœuds, si les navires s'étaient approchés venant du Nord et étaient repartis vers le Nord.

Si les navires avaient abordé le secteur par le Sud, le temps nécessaire serait d'environ deux heures pour une distance comprise entre le voisinage de Barchetta Rock et l'extrémité nord du champ de mines pourvu que les navires soient repartis vers le Sud.

Si les navires avaient pénétré dans la région surveillée en venant du Nord, et l'avaient quittée en se dirigeant vers le Sud, le temps nécessaire pour la pose des mines entre le cap Kiephali et le monastère Saint-Georges aurait été d'environ deux heures.

Si les navires venant du Sud avaient quitté la région en se dirigeant vers le Nord, le temps aurait été d'environ deux heures.

Question 8) ii). et (ii) de la possibilité de mouiller ces mines par ces moyens sans que les autorités albanaises en aient eu connaissance, compte tenu des moyens de surveillance existant dans la région de Saranda.

8) ii) RÉPONSE :

Possibilité de voir l'opération. La navigation par le Déroit de Corfou ne présente pas de grandes difficultés, quand il s'agit simplement de franchir ce déroit. Mais, pour pouvoir placer un champ de mines avec précision, ainsi que cela a été fait, il faut que la visibilité soit normalement bonne, pour permettre de prendre avec précision sur la côte des relèvements croisés, étant donné qu'il n'existe qu'un seul phare dans le voisinage.

Les points de repère nécessaires se trouveraient probablement à une distance plus grande que celle qui séparait de la côte le point observé, lors de l'alignement pris avant de procéder au mouillage des mines : par exemple on aurait pu choisir le monastère et la pointe de Limione. Soit dit en passant, l'une des rangées de mines coïncide effectivement avec une ligne joignant ces deux points de repère. On aurait pu prendre un autre alignement sur le promontoire nord-ouest de la pointe Denta. Bien entendu, les objets s'aperçoivent plus clairement lorsque l'on regarde vers la mer, que lorsque l'on regarde vers la terre.

Les mouilleurs de mines doivent être passés à cinq cents mètres environ au large de la côte, entre la pointe Denta (endroit tout indiqué pour un poste d'observation) et le monastère Saint-Georges.

De cette partie de la côte, une opération de mouillage aurait facilement pu être observée par un guetteur à l'aide de jumelles ordinaires.

Les navires seraient probablement restés dans le chenal déminé et, en conséquence, auraient également pu être aperçus du cap Kiephali et plus facilement encore du monastère Saint-Georges ; en effet, si l'on avait mouillé, en partant du Sud, les mines de la rangée située le plus à l'Est, le mouilleur de mines aurait probablement été à moins d'un demi mille du monastère.

Si la pose des mines a été effectuée dans l'obscurité, il est douteux que l'opération ait pu être observée de Porto Edda.

Si l'opération a été effectuée en plein jour, on peut dire sans hésitation qu'elle a dû être remarquée par les autorités albanaises.

Possibilité d'entendre l'opération. Les conditions les plus favorables pour permettre d'entendre le mouillage des mines seraient :

a) calme plat dans le voisinage immédiat de l'observateur ;

- b) vent soufflant de la côte (pas de ressac) ;
- c) force du vent : 3 ou moins (échelle Beaufort) ;
- d) les personnes à terre s'attendant à une opération quelconque, et étant en état d'alerte ;
- e) l'équipage à bord des mouilleurs de mines manquant de pratique (bruits et lumières inutiles) ;
- f) écho renforçant le son.

Des expériences auxquelles il a été procédé à la « base navale B » (voir annexe 2¹), dans des conditions analogues à celles qui ont été indiquées ci-dessus, ont démontré que le bruit provenant du rail pouvait s'entendre faiblement à une distance d'environ douze cents mètres, et que le bruit causé par l'immersion de la mine ne pouvait s'entendre faiblement qu'à six cent cinquante mètres environ.

D'autres bruits, en outre, réduisent rapidement la perceptibilité.

En conséquence, si les conditions étaient favorables, il aurait été possible d'entendre le mouillage des mines, de la pointe de Limione et de la côte entre la pointe Denta et le monastère Saint-Georges, mais non de Porto Edda.

Dans des conditions moins favorables, il serait toutefois impossible, de tous les points qui viennent d'être indiqués, d'entendre l'opération.

Nous ne possédons pas de renseignements suffisants, quant aux conditions dans lesquelles ont été posées les mines, pour pouvoir donner une réponse plus précise.

Le présent rapport a été établi en anglais, en un exemplaire, déposé au Palais de la Paix, à La Haye, le huit janvier mil neuf cent quarante-neuf.

(Signé) S. ELFFERICH, J. BULL, AND. FORSHELL.

(Signé) S. T. CROSS,
Secrétaire du Comité.

¹ Non reproduite.

DÉCISION DE LA COUR, DU 17 JANVIER 1949,
RELATIVE A UNE ENQUÊTE SUR LES LIEUX

La Cour invite les experts désignés par l'Ordonnance du 17 décembre 1948 à se rendre à Sibenik et à Saranda, à faire sur le territoire et dans les eaux adjacents les constatations qu'ils jugeraient utiles ainsi que, le cas échéant et dans la mesure du possible, des expériences, le tout en vue de vérifier, compléter et, s'il y a lieu, modifier les réponses énoncées dans le rapport déposé par eux le 8 janvier 1949.

Les Parties auront la faculté de présenter aux experts des suggestions touchant les points sur lesquels devraient porter leurs constatations ou expériences.

Le Greffier, sous l'autorité du Président, prendra les mesures nécessaires pour la mise en route des experts et pour que leur soient assurées les facilités indispensables à la bonne et prompte exécution de leur mission.

Dans les huit jours qui suivront le dépôt au Greffe du rapport complémentaire des experts, les Parties pourront déposer au Greffe des observations concernant les constatations nouvelles faites dans le rapport.

RAPPORT DES EXPERTS, DU 8 FÉVRIER 1949, SUR LES
CONSTATATIONS ET EXPÉRIENCES FAITES A SIBENIK
ET A SARANDA

[Traduction.]

LES EXPERTS NAVALS

désignés par l'ordonnance de la Cour du 17 décembre 1948 et qui, en exécution de la décision de la Cour du 17 janvier 1949, se sont rendus à Sibenik et Saranda, ont l'honneur de présenter à la Cour leur rapport sur les constatations et expériences faites par eux.

Les investigations ont porté sur les points suivants :

I. *A Sibenik, les 24 et 25 janvier 1949 :*

- a) Longueur des quais dans l'anse de Panikovac ;
- b) existence d'un « quai prolongé » ;
- c) profondeur de l'eau le long des quais dans l'anse de Panikovac ;
- d) existence d'épaves ou d'obstacles le long du quai sud-ouest ;
- e) configuration du terrain autour de l'anse de Panikovac ;
- f) disposition générale des tunnels dans l'anse de Panikovac ;
- g) vue que, d'une vedette passant devant l'anse de Panikovac et suivant

- 1) le trajet i),
- 2) le trajet iii),

tels que ces trajets sont indiqués dans l'annexe C au document déposé au Greffe le 27 novembre 1948 et intitulé « Réponses, établies d'accord entre les Parties, aux questions relatives à la position du soleil à Sibenik », on peut avoir sur un mouilleur de mines de la classe « M » amarré dans cette anse ;

- h) possibilité pour une vedette d'accoster à la pointe de Kulina ;
- i) inspection d'ensemble du « M 2 » ;
- j) champ de vision de la terrasse de Keric, et visibilité de cette terrasse en plein jour et à l'heure où se terminait le crépuscule civil le 24 janvier 1949 (17 h. 30) ;
- k) temps nécessaire pour se rendre à pied de Molo Krka à la maison de Keric, en passant par la maison de Kovacic ;

II. *A Saranda, les 28 et 29 janvier 1949 :*

- a) Observation de la côte entre la colline de Limione et le monastère de Saint-Georges ;
- b) visite du monastère, en y parvenant de terre ;
- c) visite du cap Denta, en y parvenant de terre ;
- d) possibilité d'observer, pendant la nuit, depuis le monastère Saint-Georges, le passage d'un navire suivant la ligne *est*, l'emplacement de la rangée *est* des mines indiquée à l'annexe 9 du Mémoire du Gouvernement du Royaume-Uni ;
- e) débarquement au cap Denta afin de vérifier l'exactitude des observations qui, de la mer, avaient été faites sur ce lieu ;

- f) observation de la côte entre Saranda et le cap Kiephali ;
- g) visite de la colline de Limione ;
- h) visite du feu de Saranda.

Le croquis ci-joint (annexe I¹) rend compte de l'état de choses constaté dans l'anse de Panikovac.

* * *

DÉTAIL DES INVESTIGATIONS ÉNUMÉRÉES DANS LA SECTION I.

I a) Les quais ont été mesurés, les dimensions étant approximativement celles qu'avait indiquées l'amiral Moullec (les dimensions sont données à l'annexe I¹).

Sur le quai nord-est, des rails de voie étroite et des wagonnets porte-mines ont été observés. Ces wagonnets n'étaient manifestement pas du type employé pour transporter des mines allemandes GY.

I b) L'absence de tout « quai prolongé » a été constatée, comme celle de tout vestige qui eût pu laisser supposer qu'un tel quai ait existé autrefois.

I c) Des sondages pour connaître la profondeur de l'eau le long des quais ont été effectués à marée basse ; les résultats sont indiqués à l'annexe I¹. La différence entre la marée haute et la marée basse est d'environ 60 centimètres.

I d) Il n'y a trace d'aucune épave ou d'obstacles le long du quai sud-ouest.

I e) La configuration du terrain est telle qu'à 16 h. 06, le 24 janvier 1949, un navire mouillé en un endroit quelconque de l'anse de Panikovac se serait trouvé dans l'ombre. A la date et à l'heure qui viennent d'être indiquées, la hauteur du soleil était de 7° 6'.

Note. — Le 24 janvier 1949, le soleil s'est couché 55 minutes après 16 h. 06 ; le 19 octobre 1946, le soleil s'était aussi couché 55 minutes après 16 h. 20.

I f) L'entrée des tunnels a été mesurée. Les rails qui y conduisent semblaient en bon état et avaient probablement été utilisés peu de temps auparavant. Ceci est démontré par l'absence de rouille, alors que la rouille apparaissait sur les rails mentionnés sous la rubrique I a).

Le sol des tunnels étant recouvert de plaques de tôle, il n'était pas possible d'observer les rails qu'elles recouvraient.

Le tunnel conduit à une excavation plus large que les experts n'ont pas insisté pour examiner entièrement. Toutefois, il a été possible de voir, entreposées dans le tunnel, de vieilles munitions ainsi que des mines de fond et, dans l'excavation, des mines de fond allemandes de type moderne (mines ovales).

La lumière électrique était installée dans les tunnels mais ne fonctionnait pas lors de la visite. Les observations furent faites à l'aide d'une seule lampe de poche électrique, et les détails ne pouvaient être vus très nettement.

¹ Non reproduite.

Des observations ainsi faites dans l'anse de Panikovac, il ressort les conclusions suivantes :

- i) On eût pu amarrer un mouilleur de mines de la classe « M » le long du quai sud-ouest ou du quai nord-est. L'emplacement le plus favorable au chargement aurait été le quai sud-ouest, plus proche des deux tunnels. Si, sur deux mouilleurs de mines de la classe « M », l'on devait en même temps charger des mines provenant de ces deux tunnels, la méthode la plus rapide consisterait à les amarrer le long du quai sud-ouest, l'un derrière l'autre.
L'absence de « quai prolongé » empêcherait les deux navires d'être amarrés le long du quai nord-est, l'un derrière l'autre.
- ii) L'éclat des mines fraîchement peintes ne pouvait avoir été observé après 16 h. 15, le 19 octobre 1946, car, à ce moment, les navires se trouvaient dans l'ombre.
- iii) La dimension des entrées des tunnels n'est pas un obstacle à leur utilisation pour le stockage des mines allemandes GY. Si les tunnels ont servi à stocker en même temps des mines GY (mines ancrées) et des mines de fond, les premières ont pu être placées dans la partie élargie de l'excavation, et les secondes dans le tunnel proprement dit. Dans ce cas, et s'il avait fallu charger à bord les mines GY, le tunnel aurait dû être dégagé pour pouvoir les sortir, ce qui aurait amené à entreposer momentanément sur le quai les mines de fond.

Note. — Le représentant du Gouvernement yougoslave a déclaré qu'il était impossible de faire des expériences avec des mines GY (par exemple, de les charger à bord des navires), car aucune mine de ce type n'était disponible.

I g) Des expériences de visibilité ont été faites en passant en vedette devant l'anse de Panikovac en suivant les trajets indiqués dans l'annexe C au document déposé au Greffe le 27 novembre 1948 et mentionné ci-dessus.

Le 24 janvier 1949, à 16 h. 16, le premier passage fut effectué selon le trajet i). La hauteur du soleil était alors de 6° 1'.

Le mouilleur de mines « M 2 » était amarré, l'arrière vers la rade de Sibenik, le long de la jetée nord-est, et se trouvait entièrement dans l'ombre des collines.

En passant devant l'anse de Panikovac selon le trajet i), la distance de la vedette à l'anse fut mesurée : elle était de 520 mètres.

A 16 h. 25, un second trajet fut effectué suivant la même route.

Pendant les deux trajets, il était possible d'observer :

- a) le « M 2 », à quelque endroit qu'il fût amarré dans l'anse de Panikovac ;
- b) des gens marchant sur le pont du « M 2 ».

On eût pu voir :

- c) les mines en train d'être chargées à bord du « M 2 ».

Peut-être eût-on pu voir :

- d) les mines et les crapauds placés à bord des navires.

Il aurait été impossible de voir :

- e) que les mines étaient fraîchement peintes ;
- f) les antennes ou les rails (les navires se trouvant dans l'ombre).

Un troisième passage fut effectué le même jour, à 16 h. 35, suivant le trajet iii).

La hauteur du soleil était alors de 3° 2'.

Le « M 2 » était amarré dans la même position ; la distance de la vedette au « M 2 » fut mesurée, elle était de 840 mètres.

Au cours de ce passage, *on constata qu'il était possible d'observer* les navires amarrés dans l'anse de Panikovac.

Il aurait été possible de voir des mines en train d'être chargées.

Aucune autre observation n'aurait pu être faite en suivant ce trajet.

I h) Pendant les préparatifs des passages relatés sous la rubrique I g), la côte nord-est de la presqu'île de Mandalina fut observée. Plusieurs appontements furent aperçus auxquels une vedette aurait aisément pu accoster. Si la vedette avait accosté à la pointe de Kulina, elle n'en aurait pas moins dû suivre le trajet ii), de la pointe de Kulina à Molo Krka.

On ne voit pas pourquoi elle aurait suivi le trajet i). Le trajet iii) aurait été suivi si la vedette n'avait pas relâché à la pointe de Kulina.

En suivant le trajet ii), la distance de la vedette à l'anse de Panikovac aurait été de 600 mètres, et les possibilités d'observation auraient été les mêmes que dans le cas du trajet i).

I i) Le « M 2 » fut trouvé équipé en dragueur de mines. L'appareil de dragage consistait en une drague Oropesa pour mines ancrées. Le treuil de dragage se trouvait à un mètre en avant du mât arrière.

Ce navire pourrait cependant être aisément converti en mouilleur de mines. Il comporte, à cet effet, l'équipement suivant :

- a) un mât de charge pour embarquer les mines, d'une longueur de 7,80 m., dimension de la manille : 0,025 m. ;
- b) des boulons logés dans le pont pour fixer les traverses des rails, ces boulons étaient bien graissés et faciles à ôter ;
- c) longueur des rails à tribord et à bâbord : 12,70 m. chaque ; distance entre les boulons : 0,675 m. ; trois charnières par rail ; pas de plaque tournante.

Ces rails sont d'une longueur suffisante pour y placer en tout 18 à 20 mines GY.

Toutefois, l'écartement intérieur nécessaire pour les mines GY est de 0,70 m., et, sur le « M 2 », la distance entre les boulons est de 0,675 m. On doit se souvenir que l'écartement des rails dépend uniquement de la façon dont les traverses sont construites et dont les rails sont fixés sur les traverses. Il existe des rails pour voies étroites, dont l'écartement peut être réglé selon les besoins. Toutefois, il n'y avait pas à Sibenik de rails disponibles qu'on pût inspecter ;

- d) des treuils pour filin de petite dimension étaient fixés sur le pont ; mais on aurait pu facilement les enlever.

Ce qui précède permet de conclure qu'à bord du « M 2 » on aurait pu charger des mines G Y.

I j) et k) Les experts se sont rendus sur la terrasse de Keric afin d'observer la vue que l'on y a sur l'anse de Panikovac. Ils ont emprunté la route que le témoin Kovacic déclare avoir suivie à partir de Molo Krka.

Le trajet a été effectué le 24 janvier 1949. L'heure d'arrivée à Molo Krka était 16 h. 43.

Il fallut 12 minutes de marche pour se rendre à la maison de Kovacic, et 14 minutes pour aller de la maison de Kovacic à celle de Keric.

Les conditions atmosphériques, le 24 janvier 1949, étaient les suivantes : ciel sans nuages, temps clair, bonne visibilité, légère brise.

Le 19 octobre 1946, le soleil s'était couché à 17 h. 15 ; le crépuscule civil était à 17 h. 41.

Le 24 janvier 1949, le soleil s'est couché à 17 h. 1 ; le crépuscule civil était à 17 h. 30.

Les observations suivantes furent faites : le 24 janvier 1949, à 17 h. 30, le « M 2 » n'était pas visible de la maison de Keric. Le « M 2 » se trouvait dans la même position que pendant l'après-midi (amarré le long du quai nord-est).

On demanda alors par téléphone au « M 2 » de se déplacer vers l'Est et de s'amarrer dans la position qu'il aurait occupée s'il y avait eu un « quai prolongé ».

A 17 h. 35, lorsque le « M 2 » fut amarré au nouvel emplacement, il était encore impossible de le voir de la terrasse de Keric. Ceci était uniquement dû à la configuration du terrain et non aux conditions de visibilité.

Tant que le navire resta amarré dans l'anse, on ne pouvait apercevoir de la terrasse de Keric que la fumée de la cheminée. C'était d'ailleurs là la seule preuve que le navire était en train de se déplacer. Le « M 2 » reçut alors par téléphone l'ordre de quitter l'anse de Panikovac et, à 17 h. 40, sa silhouette devint nettement visible lorsque, après être sorti de l'anse, il eut atteint un point de la rade de Sibenik qui se trouvait en dehors de l'ombre portée par les collines. (Annexe II¹.)

Dans cette position, il aurait été possible d'observer si le navire était ou non chargé de mines.

En partant de l'hypothèse que les bateaux de la classe « M » se trouvaient dans l'anse de Panikovac et l'avaient quittée après le coucher du soleil, *les observations ci-dessus conduisent aux conclusions suivantes :*

A. Les navires de la classe « M » pouvaient être employés pour le mouillage des mines. Il était possible de loger des mines G Y dans les tunnels.

B. Il importe peu de savoir où et comment les navires de la classe « M » étaient amarrés dans l'anse de Panikovac, étant donné que :

- 1) le 19 octobre 1946, à 16 h. 15, il eût été possible d'observer les navires et le chargement des mines, que le trajet emprunté soit le i), le ii) ou le iii) ;

¹ Non reproduite.

- 2) le même jour, à 17 h. 35, il eût été impossible au témoin Kovacic d'apercevoir quoi que ce fût des navires, en quelque point de l'anse qu'ils eussent été amarrés.

Les controverses concernant :

- la façon dont les navires étaient amarrés ;
- les épaves ou obstacles le long du quai sud-ouest ;
- la configuration du terrain ;
- les appontements à la pointe de Kulina ;
- la visibilité à 17 h. 35, lorsque le témoin Kovacic se trouvait à la maison de Keric ;
- l'existence d'un « quai prolongé »,

sont donc sans importance pratique.

- C. Depuis la terrasse de Keric, il y avait une seule possibilité d'observer les navires de la classe « M » : ce n'était pas lorsqu'ils se trouvaient dans l'anse, mais au moment où ils l'avaient quittée. Selon le témoin Kovacic, l'obscurité serait devenue trop grande pour permettre d'apercevoir les navires ayant quitté l'anse. Or, au contraire, c'est seulement après leur départ qu'ils eussent pu être observés, quand ils étaient sortis de l'ombre portée sur la rade de Sibenik par les collines entourant l'anse de Panikovac.

II. A SARANDA, LES 28 ET 29 JANVIER 1949.

II a) Le 28 janvier, des observations furent faites de la mer sur la côte, au départ de Saranda et jusqu'au monastère Saint-Georges, en passant devant la colline de Limione.

L'itinéraire est indiqué à l'annexe III¹ ; il passe par les positions A, B, C, D et revient sur Saranda.

Furent notés :

1. une batterie située juste à l'ouest de Saranda ;
2. le fort Likurski, point de repère très visible ;
3. un phare au sud de Likurski ;
4. des maisons sur le cap Denta ;
5. un lieu de débarquement près du cap Denta ;
6. le monastère Saint-Georges, se détachant très nettement sur le ciel.

Il y a lieu de remarquer que l'itinéraire suit l'emplacement de la rangée est des mines. La direction est facile à contrôler, en gardant le cap sur le monastère et en ayant la colline de Limione droit derrière ou vice-versa.

II b) Après l'observation d'ensemble de la côte de Saranda à la colline de Limione et au monastère Saint-Georges, il fut décidé d'examiner plus en détail les points notés. Le 28 janvier, les experts allèrent de Saranda au monastère Saint-Georges ; il faut 25 minutes environ pour se rendre en automobile au pied de la colline sur laquelle il est situé. De là un sentier mène au monastère. Se rendre à pied au sommet prend 9 minutes. Des mulets empruntent ce sentier. A l'arrivée au monastère, l'expédition trouva la porte close. Les autorités albanaises

¹ Non reproduite.

essayèrent en vain de la faire ouvrir par ceux qui se trouvaient à l'intérieur. On demanda alors — et on obtint — la permission de forcer la porte ; ce qui fut fait. Le monastère était occupé par six soldats, mais il y avait la possibilité d'en loger beaucoup plus ; il était pourvu d'un téléphone. Il y avait une écurie à mulets.

Au cours d'un examen général des lieux autour du monastère, les observations suivantes furent faites :

- a) Des lignes de tranchées sont situées aux abords immédiats du bâtiment.
- b) Si les postes de veille étaient situés en dehors du monastère, la surveillance s'étendrait seulement sur une partie de la baie de Saranda, car des arbres obstruent le champ de vision. Il s'ensuit qu'un autre emplacement devait être utilisé pour surveiller le passage des navires à proximité du monastère. Cet emplacement est une tour de veille qui se trouve à l'intérieur du monastère ; des bancs y sont placés, et de cet endroit plus élevé l'on a une vue bien plus dégagée sur le Déroit de Corfou et la baie de Saranda, sans être autant gêné par des arbres.

Les autorités albanaises déclarèrent que les hommes qui se trouvaient dans le monastère dormaient pendant la nuit et ne surveillaient la mer que pendant le jour. Cette déclaration, toutefois, ne semble pas se concilier parfaitement avec les difficultés qui avaient été rencontrées peu de temps avant pour obtenir l'entrée du monastère.

II c) et e) En revenant du monastère, les experts désirèrent vérifier le champ de vision des maisons qu'ils avaient observées au cap Denta. Dans la mesure où il était possible de le voir, il n'existait pas de sentier convenable que l'on pût emprunter pour se rendre aux maisons qui avaient été observées de la mer.

Il fut alors décidé d'atteindre le cap Denta en venant de la mer. Le 29 janvier, une expédition eut lieu à bord d'un bateau à moteur remorquant un canot. Un débarquement fut effectué près du cap Denta sur une petite plage (voir annexe III ¹). De là, deux sentiers, que des mulets empruntent, conduisent aux maisons, le long des pentes du cap Denta. Il ne fallut que quelques minutes pour se rendre du rivage à la maison la moins élevée. Il fut alors possible d'observer :

- i) une ligne de tranchées et des postes de mitrailleuses ;
- ii) un vieux bâtiment à toit, pouvant servir de logement pour des hommes et des mulets ;
- iii) des emplacements pour faire du feu ;
- iv) un journal *Bashkimi*, en date du 11 septembre 1948, fut trouvé dans les tranchées.

De cet endroit, l'on a une vue entièrement dégagée sur l'ensemble du Déroit de Corfou et sur la baie de Saranda.

Les faits indiqués ci-dessus amènent à la conclusion que des gardes ou des postes de veille furent maintenus au cap Denta jusqu'au 11 septembre 1948.

Il est à remarquer que le rapport des experts du 8 janvier 1949 disait que le cap Denta était un « endroit tout indiqué pour un poste d'observation », car il commandait à la fois le Déroit de Corfou et la baie de Saranda.

¹ Non reproduite.

Note. — Une seconde maison, beaucoup plus importante que la précédente, et qui pourrait être utilisée comme cantonnement, est située plus haut sur la pente. Cette maison ne fut pas visitée par les experts.

II d) Dans la soirée du 28 janvier, une expérience de visibilité de nuit fut effectuée au monastère Saint-Georges.

Conditions atmosphériques : ciel sans nuages, légère brise, pas de lune.

Le navire mentionné plus haut fut emprunté à nouveau, tous les feux étaient éteints. Un des experts, accompagné des experts des Parties, se rendit au monastère Saint-Georges pour y étudier le degré de visibilité, tandis que l'autre expert, à bord du navire, suivait l'emplacement de la rangée est des mines (voir annexe 9 du Mémoire du Royaume Uni).

Le groupe partant pour le monastère quitta Saranda trois quarts d'heure environ avant le départ du navire. A Saranda, l'autre groupe reçut par téléphone, en arrivant sur le navire, un message du monastère lui confirmant que le premier groupe était arrivé.

En montant vers le monastère, le premier groupe fut arrêté par deux soldats armés de fusils. Cet incident ne semble pas cadrer avec la déclaration faite l'après-midi selon laquelle les hommes dormaient pendant la nuit.

La route du bateau le long de la rangée est de mines fut facilement contrôlée en prenant comme repères :

- la ligne d'horizon derrière la colline de Limione ;
- le feu de Saranda ;
- le cap Kiephali ;
- le monastère Saint-Georges ;
- le cap Denta ;
- le phare de Tignoso.

Le bateau marchait tous feux éteints.

Note. — Ces conditions sont les plus favorables pour éviter d'être découvert. Car, d'ordinaire, un mouilleur de mines, comme tous les navires chauffant au mazout ou au charbon, émet de la fumée par ses cheminées ; et généralement, sur un petit bâtiment, il faudrait bien se servir de quelque lumière au cours de l'opération même du mouillage de mines.

Tandis que le bateau se dirigeait vers le monastère, de ce poste d'observation le champ de vision se trouvait partiellement obstrué par les arbres (voir annexe IV¹).

Le bruit du moteur fut déjà entendu du monastère à partir de 22 h. 20 (distance 1.800 mètres). Pendant un court moment le bateau fut entrevu, à 22 h. 26 (distance 670 mètres). Il ne fut pas possible, à cette occasion, de l'observer pendant longtemps, car il disparut derrière les arbres (voir annexe IV¹).

Après avoir changé de route, à 22 h. 30, il fut distinctement aperçu à nouveau du monastère (distance environ 800 mètres).

Il mit alors le cap au Nord, et à 22 h. 47 un signal en provenance du monastère fut reçu à bord disant que le navire se trouvait hors

¹ Non reproduite.

de vue. La distance fut alors calculée sur la base d'un relèvement croisé pris à 22 h. 50, sur le feu de Saranda et sur un promontoire au sud du monastère ; les calculs indiquèrent que la distance à 22 h. 47 était d'environ 1.900 mètres.

Résumé :

- Bruit du moteur entendu à 1.800 m. ;
- Bateau vu pour la première fois à 670 m. ;
- Bateau vu à nouveau distinctement à 800 m. ;
- Bateau suivi des yeux jusqu'à une distance de 1.900 m.

Note. — Le bateau à moteur avait 27 m. de long, sans passerelle, sans poste de timonerie, sans cheminée et ras sur l'eau.

II f) Le 29 janvier, un examen général de la côte de Saranda au cap Kiephali fut effectué. Il ne fut rien observé d'extraordinaire. Par endroits se trouvaient des postes de veille apparemment abandonnés. On remarqua aussi des réduits bétonnés.

Au cap Kiephali, une maison fut aperçue qui aurait constitué un emplacement idéal pour un poste de veille, car elle commandait tout le chenal Médri.

II g) Le 29 janvier, la colline de Limione, où se trouvait un ancien emplacement de batterie italien, fut reconnue.

II h) Il était dit dans le rapport des experts du 8 janvier 1949 qu'il y avait un seul feu pour guider la navigation dans le Détroit de Corfou. De fait, un seul feu se trouve indiqué sur la carte de l'Amirauté.

Mais le feu de Saranda fut trouvé en activité le 28 janvier 1949. Il ne pouvait cependant servir pour un relèvement si le mouillage des mines avait commencé du Sud, étant donné la configuration de la côte au cap Denta.

Ce feu aurait été utile si les mines avaient été mouillées en partant du Nord.

Étant donné cependant que, d'après les autorités albanaises, aucun registre ou autre document d'information n'était disponible, il ne fut pas possible d'établir si le feu de Saranda fonctionnait au mois d'octobre 1946.

On peut tirer les conclusions suivantes :

- A. Une opération de mouillage de mines pouvait être exécutée dans le canal de Corfou en partant :
 - a) soit du Nord ; ou
 - b) soit du Sud.
- B. Par une nuit claire, dans les deux directions, se trouvaient des points de repère terrestres suffisants pour permettre de prendre un relèvement.
- C. A condition qu'il y ait eu des postes d'observation au cap Kiephali, au cap Denta et au monastère Saint-Georges ; que le temps ait été normal pour la région ; et que les mines aient été mouillées en partant du Nord vers le Sud,
 - i) l'opération pouvait échapper à l'attention du poste en faction au pied du monastère Saint-Georges, parce que la « position

22 h. 47 » est celle de la mine qui a été trouvée le plus au Sud (voir annexe III¹) ;

- ii) les mouilleurs de mines auraient cependant été aperçus du cap Kiephali ; et
- iii) ils ont dû être observés du cap Denta car, en passant devant ce cap, ils se trouvaient dans la zone de visibilité indiquée dans le résumé sous II d).

D. Si le mouillage de mines était effectué en partant du Sud (solution des plus vraisemblables, les navires n'ayant pas ainsi à traverser leur propre champ de mines s'ils allaient vers le Nord), les navires auraient été observés du cap Kiephali, du cap Denta et du monastère Saint-Georges. On doit se souvenir que, dans ce cas, les navires seraient passés deux fois devant les points ci-dessus mentionnés.

Les experts considèrent comme indiscutable que, si des postes de veille normaux étaient maintenus au cap Kiephali, au cap Denta et au monastère Saint-Georges, si ces postes étaient munis de jumelles, comme on l'a déclaré, et si les conditions atmosphériques avaient été normales pour cette région, les opérations de mouillage de mines relatées dans l'annexe 9 du Mémoire du Royaume-Uni, ont dû être observées par ces postes de veille de la côte.

Lors de la visite des experts au monastère Saint-Georges, les autorités albanaises déclarèrent qu'elles ne disposaient pas actuellement de jumelles à ce poste.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES.

Au cours de l'examen général de la côte entre la colline de Limione et le monastère Saint-Georges le 28 janvier, entre la colline de Limione et le cap Kiephali le 29 janvier, les experts ont observé que la roche Barchetta n'était pas un point aussi facile à repérer que le phare de Tignoso. Mais il se trouve que, dans les rapports relatifs à l'opération Retail (Mémoire du Royaume-Uni, p. 117), les positions de toutes les mines draguées le 13 novembre 1946 sont données en relèvement et en distance à partir de la roche Barchetta. Les experts ont par conséquent consulté les rapports sur l'opération Retail pour contrôler les positions en question.

Ils sont arrivés aux conclusions suivantes :

1. chacun des navires participant à l'opération peut avoir individuellement choisi quelque repère côtier très apparent pour relever la position d'une mine draguée ;
2. ces positions ont pu alors être reportées plus tard sur la carte indiquant toute la surface draguée ;
3. la roche Barchetta, étant le repère le plus proche de la zone de dragage la plus à l'Ouest, fut alors choisie comme point de référence pour servir de base au calcul de toutes les positions indiquées à la page 117 du Mémoire du Royaume-Uni ;

¹ Non reproduite.

4. mais tout autre point de référence aurait aussi bien pu être employé, par exemple, le phare de Tignoso ou le monastère Saint-Georges.
-

Le présent rapport a été établi en anglais, en un exemplaire, déposé au Palais de la Paix, à La Haye, le huit février mil neuf cent quarante-neuf.

(Signé) AND. FORSHELL.

(Signé) S. ELFFERICH.

QUESTIONS POSÉES PAR TROIS MEMBRES DE LA COUR
LE 10 FÉVRIER 1949

a) *Par M. Zoričić.*

I. — A la page 15¹ du texte français (p. 14¹ texte anglais) le rapport arrive aux conclusions. Au point C il est dit que, moyennant certaines conditions :

- 1° l'*opération* pouvait échapper à l'attention du poste en faction au pied du monastère Saint-Georges ;
- 2° les *mouilleurs de mines* auraient cependant été aperçus du cap Kiephali ; et
- 3° *ils* devaient être observés du cap Denta.

Au point D on parle aussi des *navires* qui auraient été observés.

De ce texte il ressortirait que ce que les postes auraient pu ou dû observer étaient les mouilleurs de mines, donc les navires eux-mêmes, et il paraît que le terme « *opération* » au point 1° se référerait aux mouvements et manœuvres des navires.

Or, à la fin de la page² il est dit que, à condition que des postes de veille normaux fussent maintenus au cap Kiephali, au cap Denta et au monastère Saint-Georges, ainsi que sous réserve d'autres conditions : « les *opérations de mouillage de mines* ont dû être observées par ces postes de veille de la côte ».

On parle donc ici des « opérations de mouillage de mines » et il est important de savoir ce que les experts ont voulu déterminer par ces mots, en d'autres termes :

1° le sens de la conclusion est-il que les navires mouilleurs eux-mêmes ont dû être observés par les postes, ou

2° le sens des mots « opérations de mouillage des mines » est-il que les postes ont dû voir non seulement les navires et leurs manœuvres, mais bien aussi le mouillage, donc le lancement des mines dans la mer ?

II. — La vue qu'on a du cap Denta permet-elle de voir certaines parties du Déroit ou de la baie de Saranda que l'on ne pourrait voir ni du cap Kiephali, ni de Saranda, ni de la tour de veille du monastère Saint-Georges ? En d'autres termes, n'est-il pas possible de voir, de ces postes, tout ce que l'on peut voir du cap Denta ?

b) *Par M. Krylov.*

1. Les maisons à la pointe Denta étaient-elles habitées ? Pourquoi la plus grande maison n'a-t-elle pas été visitée ? Ces maisons

¹ Voir pp. 160-161.

² » p. 161.

- étaient-elles nouvellement construites? Veuillez donner une description plus complète du vieux bâtiment visité (page 11¹ du rapport).
2. La ligne de tranchées et les postes de mitrailleuses au cap Denta étaient-ils de date récente (p. 11¹)?
 3. Quelle était la direction du vent pendant les observations du 28 janvier? Une légère brise a été constatée (p. 12²).
 4. La maison aperçue au cap Kiephali est-elle nouvellement construite? Était-elle utilisée comme un poste de veille? (P. 14³.)
 5. A la page 15⁴ les experts utilisent deux fois l'expression « normal » en parlant des conditions atmosphériques. Quelle est la définition des conditions « normales »?
 6. Pourquoi les experts ont-ils cru nécessaire de présenter à la Cour des remarques se rapportant au relèvement de la position des mines pris de la roche Barchetta (p. 16⁵)?
 7. Pourquoi les navires qui ont posé les mines devaient-ils passer *deux fois* devant la côte albanaise (p. 15⁵)?

c) *Par M. Ečer.*

Quelle réponse les experts peuvent-ils donner aux objections faites par M. Cot à leur rapport du 8 janvier 1949 (Distr. 49/5) en ce qui concerne *l'audibilité de l'opération*? (Page 1111, de la Distr. 435 *ter.*)

¹ Voir p. 158.
² » » 159.
³ » » 160.
⁴ » pp. 160 et 161.
⁵ » p. 161.

RÉPONSES DES EXPERTS, EN DATE DU 12 FÉVRIER, 1949,
AUX QUESTIONS POSÉES PAR TROIS MEMBRES DE LA COUR

[Traduction.]

LES EXPERTS NAVALS

désignés par l'ordonnance de la Cour du 17 décembre 1948 et qui, en exécution de la décision de la Cour du 17 janvier 1949, se sont rendus à Sibenik et Saranda, ont l'honneur de répondre comme suit aux questions qui leur ont été transmises par lettre du Greffier en date du 10 février 1949.

I. Questions posées par M. le Juge Krylov.

Ad 1.

a) *Maisons du cap Denta.*

Les experts n'ont pas jugé utile de visiter la plus grande de ces maisons, ni de demander si la maison est habitée ou à quel usage elle est destinée. En effet, les constatations faites quant à l'existence du poste d'observation leur paraissent suffire aux fins de leur enquête. Si, dans leur rapport, ils ont fait incidemment mention de cette maison, c'est pour confirmer que le cap Denta n'est pas inaccessible.

b) *Époque de la construction.*

Par « vieux bâtiment » (bâtiment situé au poste d'observation), les experts ont entendu une construction incontestablement antérieure à 1946. Il leur paraît superflu de rechercher une précision plus grande.

Quant à la plus grande maison, les experts n'ont pas jugé nécessaire d'en estimer ou d'en demander l'ancienneté, pour les raisons indiquées sous la *lit. a*. Ils peuvent cependant ajouter que, vue de la mer, elle paraît plus récente que le bâtiment situé au poste d'observation.

c) *Description du « vieux bâtiment ».*

Le « vieux bâtiment » a environ les dimensions suivantes : longueur, 10 m. ; largeur, 2,50 m. ; hauteur, 2,50 m. Il sert d'écurie. Devant la porte, qui est située sur la façade étroite orientée vers le Sud-Ouest, se trouve un emplacement pour faire du feu.

Les experts ont estimé inutile de s'attarder à étudier le « vieux bâtiment » avec plus de détails.

Ad 2.

Les lignes de tranchées et postes de mitrailleuses du cap Denta sont en excellent état, mais sans pour cela être récents. En effet, la même végétation pauvre que l'on trouve partout sur cette côte rocheuse

pousse également sur le parapet de la tranchée, lequel est constitué par les déblais.

Au surplus, il a été déclaré aux experts que ces lignes de défense avaient été construites par les troupes italiennes.

Ad 3.

La brise, très légère, venait du N.-E.

Ad 4.

Les experts n'ont pas jugé utile de prolonger leurs investigations en demandant à débarquer au cap Kiephali. Les constatations faites par eux au cap Denta, ainsi que les remarques relatées dans leur rapport sous le n° II f), leur ont paru suffire aux fins de leur enquête.

Ad 5.

Selon le *Mediterranean Pilot*, volume III, on peut considérer comme normales les conditions météorologiques suivantes :

a) *Régime des vents.*

Les vents prédominants sont, en été, ceux du Nord-Ouest et, en hiver, ceux du Sud-Est. En été, quand le temps est au beau fixe et que la pression barométrique est élevée, de même que souvent en hiver, ce sont les brises de terre et de mer qui prédominent. Le vent de terre est léger, et, dans la région du Déroit de Corfou, il vient du Nord au Nord-Est. Il se lève deux à trois heures après le coucher du soleil et sa force va augmentant jusqu'après minuit ; à ce moment, il diminue et s'arrête au lever du soleil ; il se ranime au fur et à mesure que le soleil monte, virant de quelques points en direction de l'Est jusqu'à environ neuf heures du matin ; après quoi il tombe et est remplacé par la brise de mer.

b) *Nébulosité.*

Lorsque ce sont les brises de terre et de mer qui prédominent, la nébulosité est plutôt faible.

Le vent du Sud-Est peut s'accompagner de pluie et l'on peut s'attendre à un ciel couvert. En octobre, la nébulosité est en moyenne de 40 %.

c) *Visibilité.*

La visibilité est d'habitude bonne dans l'Adriatique, sauf quand souffle la bora, qui provoque des chutes de pluie. Souvent, il y a au large de la côte dalmate une visibilité exceptionnellement bonne.

Note. — La bora est un vent régional qui peut souffler très fort, du Nord-Est, pendant environ 15 à 20 heures. Elle provoque par intermittence de forts grains, du tonnerre, des éclairs et de la pluie. Elle a d'habitude pour effet de dissiper la nébulosité ou le brouillard et, lorsqu'elle souffle avec violence, le temps est très clair.

d) *Conclusion.*

Lorsqu'ils ont parlé de conditions atmosphériques « normales » sous la lettre D de leur conclusion, page 15¹ du texte français, les experts

¹ Voir p. 161.

ont envisagé les conditions météorologiques suivantes : nébulosité 3-4/10^e — bonne visibilité (20 milles) — pas de brouillard ni d'averse — légère brise de l'Est.

Ad 6.

Des emplacements de mines indiqués dans le Mémoire du Royaume-Uni, la roche Barchetta n'est pas suffisamment visible pour permettre de prendre un relèvement. Comment alors expliquer que, dans ce Mémoire, la position des mines soit calculée à partir de ladite roche ?

Les experts ont cru devoir chercher la réponse à cette question. Ils l'ont trouvée, et l'ont consignée dans leur rapport, dans le dessein de prévenir toute contestation.

Ad 7.

Selon le rapport des experts du 8 janvier 1949 (voir n° 8 i), il y a quatre façons de procéder pour mouiller un champ de mines dans le Déroit de Corfou, savoir :

- I. Aborder le secteur par le Nord et repartir vers le Nord ;
- II. Aborder le secteur par le Nord et repartir vers le Sud ;
- III. Aborder le secteur par le Sud et repartir vers le Sud ;
- IV. Aborder le secteur par le Sud et repartir vers le Nord.

Pour exécuter les opérations suivant les façons de procéder mentionnées sous I et III, les navires auraient eu à traverser deux fois la région surveillée. Si les opérations étaient exécutées suivant les méthodes II et IV, les navires traverseraient seulement une fois la région surveillée.

Si les navires abordent la zone d'opération soit du Nord, soit du Sud, pour la quitter soit vers le Nord, soit vers le Sud, une fois l'opération terminée, ils peuvent adopter deux méthodes pour mouiller les mines :

- a) en partant du Nord ;
- b) en partant du Sud.

Dans le rapport des experts du 8 février 1949, sous les conclusions A à D de la Section II, la façon de procéder I a été commentée et, en ce qui est de la méthode a) et en ce qui est de la méthode b). Si la façon de procéder III avait été suivie, soit selon la méthode a), soit selon la méthode b), les conclusions contenues dans le rapport des experts du 8 février auraient été les suivantes :

Conclusions A et B. — Inchangées.

Conclusion C. — Si l'on suppose qu'un poste d'observation était maintenu au cap Kiephali, au cap Denta et au monastère Saint-Georges, que les conditions atmosphériques étaient normales pour la région et que les mines aient été mouillées en partant du Nord vers le Sud,

- i) l'opération pouvait échapper à l'attention du poste d'observation situé au pied du monastère Saint-Georges ;
- ii) l'opération n'aurait pas été observée du cap Kiephali ;
- iii) les mouilleurs de mines ont dû être observés du cap Denta.

Conclusion D. — Si le mouillage de mines était exécuté en partant du Sud vers le Nord, les mouilleurs de mines auraient dû prendre un relèvement et indiquer ce relèvement sur la carte, au Sud du point

où l'opération proprement dite du mouillage des mines aurait commencé. Ce relèvement, étant le point de référence employé pour cette opération de mouillage de mines, devait se trouver dans l'alignement de la rangée de mines. Par conséquent, ce relèvement devait être beaucoup plus rapproché du monastère Saint-Georges que ne l'était la mine la plus au Sud, telle que la position de celle-ci a été indiquée dans l'annexe 9 du Mémoire du Royaume-Uni.

En ce cas :

- i) les navires ont dû être aperçus par des postes d'observation se trouvant au monastère Saint-Georges et au cap Denta ;
- ii) l'opération n'aurait pas été observée du cap Kiephali.

Il faut se souvenir qu'en ce cas les navires seraient passés deux fois devant les points ci-dessus mentionnés, à l'exception du cap Kiephali.

Comparaison des façons de procéder I et III :

Façon de procéder I.

a) *Mouillage des mines en partant du Nord :*

1. L'opération pouvait échapper à l'attention du poste d'observation du monastère Saint-Georges.
2. Les mouilleurs de mines auraient été aperçus du cap Kiephali.
3. Le mouilleur de mines a dû être observé du cap Denta.

b) *Mouillage des mines en partant du Sud :*

1. Les mouilleurs de mines auraient été aperçus du poste d'observation du monastère Saint-Georges.
2. Le mouilleur de mines a dû être observé du cap Denta.
3. Les mouilleurs de mines auraient été aperçus du cap Kiephali.

Façon de procéder III.

a) *Mouillage des mines en partant du Nord :*

1. L'opération pouvait avoir échappé à l'attention du poste d'observation du monastère Saint-Georges.
2. L'opération n'aurait pas été aperçue du cap Kiephali.
3. Le mouilleur de mines a dû être observé du cap Denta.

b) *Mouillage des mines en partant du Sud :*

1. Les mouilleurs de mines ont dû être aperçus du poste d'observation du monastère Saint-Georges.
2. Le mouilleur de mines a dû être aperçu du poste d'observation situé au cap Denta.
3. L'opération n'aurait pas été observée du cap Kiephali.

La différence entre la façon de procéder I et la façon de procéder III est qu'un navire qui aborde le secteur par le Sud échapperait à l'attention d'un poste d'observation situé au cap Kiephali. Dans les deux cas, le poste d'observation du cap Denta doit avoir aperçu les mouilleurs de mines, en d'autres termes, les mouilleurs de mines n'ont pu échapper à l'attention des postes d'observation du cap Denta. Si le mouillage des mines a commencé en partant du Sud, cette opération doit, dans les deux cas, avoir été observée du monastère Saint-Georges.

II. Questions posées par M. le Juge Zoričić.

Ad 1.

En employant, dans la conclusion C i), le terme « l'opération », les experts ont entendu l'ensemble des opérations de mouillage de mines (c'est-à-dire tant les navires que l'action même du mouillage des mines).

En employant, sous C ii) et C iii), le sujet « les mouilleurs de mines », les experts ont voulu indiquer que ce sont les navires employés au mouillage des mines qui, dans le cas visé sous C ii), auraient été aperçus par les postes d'observation et qui, dans le cas visé sous C iii), devaient être aperçus par les postes d'observation.

Ad 2.

Du cap Kiephali, la vue s'étend sur l'ensemble du Déroit, mais non sur la baie de Saranda. De Saranda, la vue s'étend sur la baie, mais non sur l'ensemble du Déroit. Du monastère Saint-Georges, elle s'étend sur l'ensemble du Déroit et sur la plus grande partie de la baie.

Mais le cap Denta, plus avancé que les autres promontoires, commande à la fois l'ensemble du Déroit et l'ensemble de la baie. L'enquête a confirmé la conclusion tirée de l'étude de la carte : l'endroit est tout indiqué pour un poste d'observation.

III. Question posée par M. le Juge Eter.

Dans leur rapport du 8 janvier 1949, les experts ont conclu que, vu l'insuffisance des renseignements touchant les conditions dans lesquelles les mines ont été posées, il n'était pas possible de donner une réponse précise sur la possibilité d'entendre l'opération du mouillage.

Après leur mission à Saranda, les experts n'ont rien ajouté à ce sujet : ils confirment n'avoir rien à ajouter. Les constatations faites, relativement à la possibilité de voir l'opération, leur paraissent retirer toute importance à la question de savoir si elle pouvait être entendue.

Dans ces conditions, ils estiment inutile de répondre aux objections, faites sur ce sujet, à leur rapport du 8 janvier 1949, mais sans pour cela admettre en aucune façon le bien-fondé de ces objections.

Fait en anglais, en un exemplaire, au Palais de la Paix, La Haye, le douze février mil neuf cent quarante-neuf.

(Signed) AND. FORSHELL.

(Signed) S. ELFFERICH.